

DRAGSTER : RÉGLEMENT TECHNIQUE ET PROCÉDURE DE COURSE / DRAG RACING : TECHNICAL REGULATIONS AND RACE PROCEDURES

Les bases du dragster

QU'EST-CE QU'UNE COURSE DE DRAGSTERS ?

Essentiellement, une course de dragsters consiste en une épreuve d'accélération sur une distance spécifique, départ arrêté, entre deux véhicules. La norme acceptée pour cette distance est soit un quart de mile (402,336 m), soit un huitième de mile (201,168 m). Le départ de ces compétitions est donné au moyen d'un dispositif électronique communément appelé «Arbre de Noël». Chaque véhicule concurrent actionne un chronomètre en quittant la ligne de départ et l'arrête en atteignant la ligne d'arrivée. Le temps mesuré entre le départ et l'arrivée constitue l'E.T. du véhicule («Elapsed Time», c'est-à-dire Temps Écoulé) ; il sert à mesurer la performance et aussi, souvent, à déterminer les handicaps pendant la compétition.

QUI PEUT PARTICIPER ?

Pratiquement tout le monde peut participer à des courses de dragsters. Les pilotes doivent avoir une Licence Internationale de la FIA en cours de validité, et être capables de conduire le véhicule de manière sûre. Le véhicule doit satisfaire à des critères de sécurité de base (c'est-à-dire avoir de bons freins, être équipé d'une ceinture de sécurité, etc.). Cela s'applique à la plupart des véhicules de type routier. Les voitures de course pure, plus rapides, doivent satisfaire aux exigences plus sévères exposées dans la présente annexe, et les pilotes de Dragsters, Altereds, etc., doivent être détenteurs de la Licence appropriée.

QUI GAGNE QUOI ?

Le principal objectif d'un pilote de dragster est d'être vainqueur au classement général de la catégorie de compétition dans laquelle est classée sa voiture. Une série d'éliminatoires opposant deux voitures, en une sorte de tournoi, a lieu. A chaque course, le perdant est éliminé tandis que le gagnant progresse au fil des étapes successives de la compétition. Cette série de courses se poursuit jusqu'à ce qu'il reste un seul pilote, qui est alors déclaré le gagnant de la catégorie.

RESPONSABILITÉ

La responsabilité principale de la condition et du fonctionnement d'un véhicule en compétition incombe au propriétaire et pilote du véhicule. La principale préoccupation du propriétaire de la piste est de fournir un endroit pour y organiser les épreuves. La FIA produit des lignes directrices inspirées de l'expérience acquise dans la production d'épreuves chaque année et diffuse des informations favorables à la perpétuation du sport et au maintien d'une bonne organisation. L'ensemble de la responsabilité du progrès des courses de dragsters, cependant, doit être partagé par toutes les personnes associées au sport. Un respect strict des normes exposées dans la présente Annexe est un aspect fondamental.

COURSES E.T. DE HANDICAP

Tandis que certains concurrents choisissent de piloter des véhicules qu'ils construisent selon certaines spécifications (exposées plus bas dans la présente annexe) pour convenir à une certaine classe de la FIA, un nombre croissant de pilotes préfère courir dans des catégories établies en fonction des Fourchettes d'E.T. («Elapsed Time», ou Temps Écoulé), c'est à dire de la performance. Ces courses de dragsters sont appelées «Courses E.T. de Handicap.» Ce type de course constitue un bon point de départ pour le novice souhaitant s'impliquer dans le sport, mais il existe aussi des milliers de pilotes de dragsters qui apprécient tellement les courses E.T. de Handicap qu'ils y participent depuis des années. Dans ce type de compétition, deux véhicules de niveaux de performance variés peuvent courir sur une base potentiellement équitable. Les temps écoulés (E.T.) prévus pour chaque véhicule sont comparés, la voiture la plus lente recevant un bonus égal à la différence entre les deux. Avec ce système, pratiquement n'importe quelle paire de véhicules peut s'affronter dans une course de dragsters compétitive. Par exemple : la voiture «A» a été chronométrée à 17.78, 17.74 et 17.76 secondes pour le quart de mile (402,336 m), et le pilote estime qu'un «dial-in» (Temps Type) de 17.75 est approprié. De son côté, le pilote de la voiture «B» a enregistré des E.T. de 15.27, 15.22 et 15.26 sur la même piste et il a opté pour un Temps Type de 15.25. Par conséquent, la voiture «A» recevra un bonus de 2,5 secondes par rapport à la voiture «B» lors du compte à rebours de l'«Arbre», avant que le feu vert ne donne le départ à chaque

The Basics of Drag Racing

WHAT IS A DRAG RACE?

In basic terms, a drag race is an acceleration contest from a standing start between two vehicles over a measured distance. The accepted standard for that distance is either a quarter-mile (402.336 m) or an eighth-mile (201.168 m). These contests are started by means of an electronic device commonly called a «Christmas Tree». Upon leaving the starting line, each contestant activates a timer which is, in turn, stopped when the same vehicle reaches the finish line. The start-to-finish clocking is the vehicle's E.T. (elapsed time), which serves to measure performance and often serves to determine handicaps during competition.

WHO CAN COMPETE?

Virtually anyone can compete in drag racing. Drivers are required to have a valid FIA International License, and must be capable of the safe operation of the vehicle. The vehicle must meet basic safety criteria (i.e.: have good brakes, be equipped with a seat belt, etc.). This applies to most streetable type vehicles. Faster, all-out race cars must meet more stringent requirements as outlined throughout this appendix, and drivers of Dragsters, Altereds, etc., must hold the appropriate License.

WHO WINS WHAT?

A drag racer's primary objective is to become the overall winner of the category of competition in which his/her car is classified. A series of two-car, tournament-style eliminations are conducted. The losing vehicle in each race is eliminated, while the winning drivers progress into succeeding rounds of competition. This series of races continues until one winning driver remains. That driver is declared the category's winner.

RESPONSIBILITY

Prime responsibility for the condition and operation of a vehicle in competition rests with the vehicle's owner and driver. The track operator's main concern is that of providing a place to conduct events. FIA produces guidelines based on experience gained in the production of events each year and circulates valid information to help perpetuate the sport and maintain good organization. Total responsibility for drag racing's progress, however, must be shared by everyone associated with the sport. Close observance of the standards set forth in this Appendix is an important fundamental.

E.T. HANDICAPPED RACING

While some racers choose to race vehicles they build to certain specifications to fit into a certain FIA class (outlined elsewhere in this appendix), an ever-growing number of racers choose to race in categories divided on the basis of performance or E.T. (elapsed time) Brackets. This is known as E.T. Handicap racing. This form of drag racing offers a good starting point for the novice wishing to become involved in the sport. However, thousands of drag racers enjoy E.T. Handicap Racing so much that they have participated in it for many years. In this form of racing, two vehicles of varying performance levels can race on a potentially even basis. The anticipated elapsed times for each vehicle are compared, with the slower car receiving a head start equal to the difference of the two. With this system, virtually any two vehicles can be paired in a competitive drag race. For example: car «A» has been timed at 17.78, 17.74 and 17.76 seconds for the quarter-mile (402.336 m), and the driver feels that a «dial-in» of 17.75 is appropriate. Meanwhile, the driver of car «B» has recorded elapsed times of 15.27, 15.22 and 15.26 on the same track and he has opted for a «dial-in» of 15.25. Accordingly, car «A» will get a 2.5-second head start over car «B» when the «Tree» counts down to each car's starting green light. If both vehicles cover the quarter-mile in exactly the predetermined elapsed time, the win will go to the driver who reacts quickest to the starting signal. That reaction to the starting signal is called «reaction time». Both lanes are timed independently of one another, and the clock does not start until the vehicle actually moves. Because of this,

voiture. Si les deux véhicules mettent exactement le même Temps Ecoulé prédéterminé à couvrir le quart de mile, la victoire ira au pilote ayant réagi le plus vite au signal de départ. Cette réaction au signal de départ est appelée «Temps de Réaction». Les deux voies sont chronométrées indépendamment l'une de l'autre, et le chronomètre ne se déclenche pas avant que le véhicule ne démarre effectivement. De ce fait, un véhicule pourra parfois sembler avoir un avantage mathématique en temps écoulés comparés et, en fait, perdre la course. Cela valorise l'importance des réflexes sur la ligne dans les courses de dragsters.

LE DISPOSITIF DE DEPART

Essentiellement, la course de dragsters consiste à opposer deux véhicules sur un parcours rectiligne. Le départ est donc la clé de sa singularité, parce que toutes les courses se déroulent avec départ arrêté. Le système de départ moderne actuel, communément appelé «Arbre», conçu pour fournir à chaque concurrent le départ le plus équitable possible, est le produit d'un développement continu. Il comporte un système vertical de feux proposant à chaque pilote un compte à rebours visuel. La plupart des pilotes essaient de passer à l'action entre l'extinction du dernier feu orange et l'allumage du feu vert. La technique de mise en place et de départ est une des plus vitales que puisse développer un pilote de courses de dragsters E.T. de Handicap. La majorité des courses étant gagnée ou perdue sur la ligne de départ. Une observation attentive et une pratique assidue sont récompensées.

METHODS DE CHRONOMETRAGE

Deux paramètres distincts sont pris en compte pour chaque course («run») : le temps écoulé et la vitesse. Sur un «run» d'E.T., la voiture quitte d'abord la ligne de départ, déclenchant le faisceau qui actionne le chronomètre électronique. Tandis que la voiture s'avance sur le parcours, le chronomètre enregistre les secondes et fractions de seconde écoulées jusqu'à ce que la voiture atteigne le faisceau lumineux de la ligne d'arrivée et arrête le chronomètre. La vitesse maximale est déterminée lorsque la voiture atteint un faisceau lumineux supplémentaire, sur la ligne d'arrivée.

QU'EST-CE QUE LE «BREAK-OUT» ET/OU LE «FEU ROUGE» ?

Si un pilote dépasse son Temps Type («dial-in») prédéterminé, il y a Dépassement («break-out»), et matière à exclusion. Si les deux véhicules effectuent un run dans un temps inférieur à leur Temps Type, la victoire ira au pilote dont le Dépassement sera le moins grave. Il existe un autre motif d'exclusion : le faux départ (ou «Feu Rouge»). Cela se produit lorsque le pilote réagit trop rapidement à l'Arbre et qu'il quitte la ligne de départ avant que le feu vert lui en donne le signal. En cas d'infraction double, par exemple un Feu Rouge suivi d'un Dépassement, le Feu Rouge sera considéré comme l'infraction la plus grave.

TEXTE FINAL

Le texte final de ces règlements sera la version anglaise en cas de controverse d'interprétation.

a vehicle may sometimes appear to have a mathematical advantage in comparative elapsed times but actually lose the race. This fact makes starting line reflexes extremely important in drag racing.

THE STARTING SYSTEM

Essentially, drag racing is a pairing of two vehicles against one another in a race through a straightaway course. Hence, the start is the key to its uniqueness, because all races start from a standstill. Today's modern starting system, commonly referred to as the «Tree», is a product of continued development, designed to provide each competitor with the fairest start possible. The system features a vertical series of lights, displaying a visual countdown for each driver. Most drivers try to make their move between the last amber light going off and the green light coming on. Technique in staging and starting is one of the most vital skills an E.T. Handicap drag racer can develop, since a majority of races are won or lost at the starting line. Close observation and lots of practice pays off.

TIMING METHODS

Two separate performances are monitored for each run: the elapsed time and the speed. On an elapsed time run the car first leaves the starting line, connecting the beam which activates the electronic timer. As the car continues through the course, the timer records the elapsed seconds and fractions of seconds until the car breaks the finish line beam and stops the timer. Top speed is determined by the car breaking one additional light beam, at the finish line.

WHAT IS «BREAK-OUT» AND/OR «RED LIGHT»?

Should a driver go quicker than his/her predetermined E.T. «dial-in» it is a «break-out», and grounds for exclusion. In the case of both vehicles making runs under their dial-ins, the win goes to the driver who breaks out the least. Another form of exclusion is a foul start (or «red-light»). This happens when the driver reacts to the «Tree» too quickly and drives away from the starting line before the green «go» signal. Should dual infractions occur, say a red-light and then a break-out, the red-light would be classified as the worst infraction.

FINAL TEXT

The final text for these regulations shall be the English version should any dispute arise over their interpretation.

SECTION 1

COURSES DE HANDICAP E.T.,
VEHICULES STOCK-BODY,
VEHICULES ALTERED-BODY, DRAGSTERS

Chaque piste de compétition a la possibilité de proposer sa propre sélection de titres de classes. Puisque les Temps Ecoulés d'un quart de mile (402,336 m) ne s'appliqueraient pas pour la course d'un huitième de mile (201,168 m), type de compétition qu'il est fréquent de rencontrer en Course E.T. de handicap, certains Temps Ecoulés d'un quart de mile peuvent être convertis en chiffres d'un huitième de mile (201,168 m) : 9,90 = *6,30, 10,00 = *6,40 ; 11,00 = *7,00 ; 12,00 = *7,50 ; et 14,00 = *8,60.

NOTE : L'astérisque (*) indique qu'il s'agit d'un huitième de mile (201,168 m).

Les enregistreurs de données sont autorisés en Advanced E.T. et Super Pro. Les enregistreurs de données (sauf les tachymètres de type «playback») sont interdits dans toutes les autres classes d'ET. Les ordinateurs (sauf d'origine de série) sont interdits dans toutes les Classes d'ET.

La légalité de certains dispositifs (à savoir les arrêts de commande des gaz, les dispositifs de retard, etc.) peut varier selon les divisions. Il est conseillé aux coureurs de contacter l'ASN concernée pour le règlement en vigueur dans son aire géographique.

Les dispositifs chronométrés de contrôle du véhicule (compteurs, indicateurs de temps, etc.), à l'exception de ceux figurant dans les Règlements de Classe, sont interdits. Affichage ou transmission de l'emplacement sur la piste, de données de temps/de distance, etc. interdit.

SECTION 1

ET HANDICAP RACING,
STOCK-BODY VEHICLES,
ALTERED-BODY VEHICLES, DRAGSTERS

Each race track has the option of substituting its own selection of class titles. Since quarter-mile (402.336 m) elapsed times would not apply for eighth-mile (201.168 m) racing, a style of competition common to E.T. Handicap Racing, some pertinent quarter-mile elapsed times are converted to eighth-mile (201.168 m) figures: 9.90 = *6.30; 10.00 = *6.40; 11.00 = *7.00; 12.00 = *7.50; and 14.00 = *8.60.

NOTE: Asterisk (*) indicates eighth-mile (201.168 m) equivalent.

Data recorders are permitted in Advanced E.T. and Super Pro. Data recorders (except for 'playback' type tachometers) are prohibited in all other E.T. classes. Computers (except for OEM) are prohibited in all E.T. classes.

The legality of certain devices (i.e., throttle stops, delay devices, etc.) may vary between divisions. Racers are advised to contact the respective ASN for regulations within that geographic area.

Timed vehicle-control devices (counters, time displays, etc.) except as outlined under Class Requirements, are prohibited. Display or transmission of track location, time/distance data, etc. prohibited.

SECTION 1A

E.T. SUPER PRO, PRO, SPORTSMAN
7.00 (*4.40) secondes ou plus

DESIGNATIONS

E.T. SUPER PRO : 7.00 à 11.99 (*4.40-7.49)
E.T. PRO : 10.00 à 13.99 (*6.40-8.59)
E.T. SPORTSMAN : 13.00 à 19.99 (*8.20 à 12.60)

Chaque piste de compétition a la possibilité de proposer ses propres titres de classes et fourchettes d'E.T. Les enregistreurs de données sont autorisés en Advanced E.T. et Super Pro. Les enregistreurs de données (sauf les tachymètres de type «playback») sont interdits dans toutes les autres classes d'E.T.

Tout véhicule dépassant 135 mph (217,2 km/h) doit répondre aux exigences minimales concernant les véhicules effectuant un run en 9,99 secondes. Les ordinateurs (sauf d'origine de série) sont interdits dans toutes les classes d'E.T. Les références dans cette section indiquent les limites de performance des différentes applications en matière de sécurité et d'équipement.

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

1.1 MOTEUR

Un seul moteur autorisé : soit d'automobile, alternatif, à combustion interne, soit de motocyclette, soit de snowmobile. Les véhicules propulsés par un moteur de moto ou de snowmobile sans marche arrière ne peuvent pas procéder au 'burnout' (chauffage des pneus) sur la ligne de départ. Un arbre d'équilibrage conforme à la spéc. SFI 18.1 est obligatoire sur toute voiture courant en 10,99 (*6,99) ou moins.

L'axe du vilebrequin ne doit pas se trouver à plus de 24 pouces (610 mm) du sol quelle que soit la classe, sauf pour les camions. Hauteur maximale 36 pouces (914 mm) pour les camions effectuant un run en 12 secondes et plus ; 31 pouces (787 mm) pour les camions effectuant un run entre 10,00 et 11,99 ; et 24 pouces (610 mm) pour les camions effectuant un run en 9,99 secondes et moins. Voir Règlement Général 1.1.

1.2 SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Echappement de compétition autorisé. Les gaz d'échappement doivent être dirigés à l'extérieur de la voiture, vers l'arrière, dans la direction opposée à celle du pilote et du réservoir de carburant. Pour les voitures effectuant un run en moins de 7,50 (*4,50), se reporter au chapitre Advanced E.T., Exigences et spécifications.

SECTION 1A

E.T. SUPER PRO, PRO, SPORTSMAN
7.00 (*4.40) seconds or slower

DESIGNATIONS

E.T. SUPER PRO : 7.00 to 11.99 (*4.40-7.49)
E.T. PRO : 10.00 to 13.99 (*6.40-8.59)
E.T. SPORTSMAN : 13.00 to 19.99 (*8.20 to 12.60)

Each racetrack has the option of substituting its own class titles and e.t. breaks. Data recorders are permitted in Advanced E.T. and Super Pro. Data recorders (except for 'playback' type tachometers) are prohibited in all other E.T. classes.

Any vehicle running faster than 135 mph (217.2 km/h) must meet minimum requirements for 9.99-second vehicles. Computers (except for OEM) are prohibited in all E.T. classes. Computers (except for OEM) are prohibited in all E.T. classes. References in this section identify performance limits for various equipment and safety applications.

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS

1 - ENGINE

1.1 ENGINE

Only one internal-combustion reciprocating automotive-type, one motorcycle or one snowmobile engine permitted. Motorcycle or snowmobile powered vehicles without reverse may not burnout across starting line. Harmonic balancer meeting SFI spec 18.1 mandatory in any car running 10.99 (*6.99) or quicker.

Crankshaft centerline must not exceed 24 inches (610 mm) from ground in any class, except trucks. Maximum height 36 inches (914 mm) for trucks running 12.00 and slower; 31 inches (787 mm) for trucks running 10.00 to 11.99; and 24 inches (610 mm) for trucks 9.99 seconds and quicker. See General Regulations 1.1.

1.2 EXHAUST SYSTEM

Competition exhaust permitted. Exhaust must be directed out of car to rear, away from driver and fuel tank. For cars running quicker than 7.50 (*4.50), see Advanced E.T. Requirements. See General Regulations 1.3.

Voir Règlement Général 1.3.

- 1.3 CARBURANT**
Essence de course, essence, méthanol, carburol, gazole, éthanol, gaz naturel et propane autorisés. Nitrométhane interdit.
- 1.4 SYSTÈME DE CARBURANT**
Toute goulotte de remplissage de carburant située dans le coffre doit être munie d'une ventilation débouchant à l'extérieur de la carrosserie. Bouchons à évent interdits. Si des batteries, conduites de carburant, pompes à carburant ou goulottes de remplissage sont situées dans le coffre, celui-ci doit être complètement isolé de l'habitacle par une cloison d'acier de 0,024 pouce (0,6 mm) ou par une cloison d'aluminium de 0,32 pouce (0,8 mm), au minimum. Les conduites de carburant doivent être situées à l'extérieur de l'habitacle. Les réservoirs de carburant ne doivent pas dépasser des limites de la carrosserie. Voir Règlement Général 1.5.
- 1.5 ADMISSION**
Toute admission autorisée. L'injection de carburant électronique doit être un système "fermé", c'est-à-dire qu'il ne contrôle que les fonctions du moteur, qu'il ne doit pas contrôler la vitesse des véhicules, la vitesse des roues, etc. Systèmes en boucles ouvertes autorisés sur les véhicules de série dotés d'une injection de carburant électronique d'origine.
- 1.6 TROP-PLEIN**
Récupérateur obligatoire pour liquide de refroidissement ; capacité minimale : 1 pinte (0,47 l). Voir Règlement Général 1.7.
- 1.7 PROTOXYDE D'AZOTE**
Les systèmes fonctionnant au protoxyde d'azote disponible dans le commerce sont autorisés, y compris les moteurs compressés et turbocompressés. La/les bonbonne(s) d'azote située(s) dans l'habitacle doit(vent) être équipée(s) d'une soupape de surpression et être munie(s) d'une ventilation débouchant à l'extérieur de l'habitacle. La/les bonbonne(s) doit(vent) porter l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bar) et être montée(s) de façon permanente (pas de colliers de fixation ou d'accrochages par bandes/surlures/etc.). Le solénoïde doit être relié à la ou aux bouteille(s) par des tuyaux haute pression à tresse métallique, ou d'un type approuvé par la FIA. Les systèmes de chauffage à commande thermostatique disponibles dans le commerce de type couverture chauffante sont autorisés. Tout autre système de chauffage externe de la/des bouteille(s) est interdit. Voir Règlement Général 1.6.
- 1.8 COMPRESSEUR, TURBOCOMPRESSEUR**
Autorisé sur les voitures consommant de l'essence, de l'essence de compétition et du méthanol. Un système de retenue du compresseur conforme à la Spéc. SFI 14.1 est obligatoire sur le compresseur de type Roots lorsque le carburant est du méthanol. Tout compresseur de type High Helix ou à vis autre que d'origine est interdit. Tout compresseur d'origine de type rotatif est autorisé, sous réserve d'être approuvé par la FIA. Voir Règlement Général 1.10, 1.11.
- 1.9 COUVRE-CULASSES**
Les couvre-culasses en métal coulé ou estampé, utilisant tous les trous de boulons de fixation, sont obligatoires sur les voitures consommant du méthanol.
- 2 - TRANSMISSION**
- 2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR**
Volant moteur et embrayage conformes aux Spéc. SFI 1.1, 1.2 (maximum 2 disques) obligatoires sur toute voiture effectuant un run en 11,49 (*7,35) ou moins. Blindage de volant moteur conforme aux Spéc. 6.1, 6.2, 6.3 ou 9.1, obligatoires sur toutes les autres voitures effectuant un run en 11,49 (*7,35) ou moins. Les voitures à moteur rotatif effectuant un run en 11,49 (*7,35) ou moins doivent être équipées d'un blindage de volant moteur fait d'une plaque d'acier d'une épaisseur minimale d'1/4 de pouce (6,35 mm) entourant la cloche d'embrayage sur 360 degrés. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.10.
- 2.2 ARBRE DE TRANSMISSION**
D'origine de série à toutes roues motrices autorisés. Boucle d'arbre de transmission exigée sur toutes les voitures effectuant un run en 13,99 (*8,59) ou moins et utilisant des pneus slicks (sauf sur les voitures de 11,49 (*7,35) secondes ou plus,

- 1.3 FUEL**
Racing gasoline, gasoline, methanol, gasohol, diesel, ethanol, natural gas and propane permitted. Nitromethane prohibited.
- 1.4 FUEL SYSTEM**
All fuel tank filler necks located inside trunk must have filler neck vented to outside of body. Vented caps prohibited. All batteries, fuel lines, fuel pumps or filler necks located inside trunk require complete bulkhead of at least .024-inch (.6 mm) steel or .032 (.8 mm) aluminium to isolate driver compartment from trunk. Fuel lines must be located outside driver compartment. Fuel tanks must be within the confines of the body. See General Regulations 1.5.
- 1.5 INDUCTION**
Any induction permitted. Electronic fuel injection must be a «closed» system, i.e., monitors only engine functions, does not monitor vehicle speed, wheel speed, etc. Open-loop systems permitted on production vehicles as equipped with OEM electronic fuel injection.
- 1.6 LIQUID OVERFLOW**
Catch-can mandatory for coolant overflow; one pint (.47 l) minimum capacity. See General Regulations 1.7.
- 1.7 NITROUS OXIDE**
Commercially available nitrous oxide permitted, including supercharged and turbocharged engines. Nitrous bottle(s) in driver compartment must be equipped with a relief valve and vented outside of driver's compartment. Bottle(s) must be stamped with a CE or DOT -1800 pound (124 bar) rating and permanently mounted (no hose clamps or tie wraps). Hoses from bottle(s) to solenoid must be high pressure steel braided or FIA permitted hoses. Commercially available, thermostatically controlled, blanket-type warmer accepted. Any other external heating of bottle(s) prohibited. See General Regulations 1.6.
- 1.8 SUPERCHARGER, TURBOCHARGER**
Permitted on gasoline, racing gasoline, and methanol-burning cars. Supercharger restraint system meeting SFI Spec 14.1 mandatory on Roots type supercharger when methanol is used as a fuel. Any non-OEM, high helix or screw-type supercharger prohibited. Any OEM street-type blower permitted, must be FIA-accepted. See General Regulations 1.10, 1.11.
- 1.9 VALVE COVERS**
Cast or fabricated metal valve covers, using all attachment bolt holes, mandatory on supercharged, methanol-burning cars.
- 2 - DRIVE TRAIN**
- 2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD**
Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.1, 1.2 (2-disc maximum) mandatory on any car running 11,49 (*7,35) or quicker. Flywheel shield meeting SFI Spec 6.1, 6.2, 6.3, or 9.1 mandatory on all other cars running 11,49 (*7,35) or quicker. Cars with rotary engines running 11,49 (*7,35) or quicker must be equipped with a flywheel shield made of 1/4-inch (6.35 mm) minimum thickness steel plate surrounding the bell housing 360 degrees. See General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.10.
- 2.2 DRIVELINE**
OEM production line all-wheel-drive vehicles permitted. Drive shaft loop required on all cars running 13,99 (*8.59) or quicker and utilizing slicks, except vehicles running 11,49 (*7,35) seconds or slower equipped with street tires. See General

équipées de pneus de route). Voir Règlement Général 2.4.

2.3 PONT ARRIERE

Essieux et dispositif de retenue d'essieux non d'origine obligatoires sur toute voiture courant en 10,99 (*6,99) ou moins, ou sur toute voiture à différentiel verrouillé. Sur les voitures munies d'une suspension arrière indépendante sans bras oscillants transversaux, ni supérieur, ni inférieur, pesant plus de 2000 livres (907 kg) et courant en 10,99 (*6,99) ou moins, le pont de l'essieu oscillant arrière doit être remplacé par un carter de pont arrière conventionnel (Exemple: Corvette de 1963 à 1982). Les voitures à suspension arrière indépendante utilisant des bras oscillants transversaux supérieur et inférieur (les deux) peuvent conserver un essieu oscillant, quel que soit le poids ou l'e.t. Il faudra sur chaque essieu une boucle de retenue d'essieu de 360 degrés, d'au moins 1 pouce de large sur ¼ de pouce d'épaisseur (25 x 6,4 mm). Voir Règlement Général 2.11.

2.4 TRANSMISSION, Planétaires non d'origine

Blindage de transmission conforme à la Spéc. SFI 4.1, obligatoire sur tout véhicule à moteur comprimé ou turbocompressé, ou sur tout véhicule utilisant du méthanol ou du protoxyde d'azote, effectuant un run en 9,99 ou moins et équipé d'une transmission planétaire non d'origine.

Voir Règlement Général 2.12, 2.13.

2.5 TRANSMISSION, Automatique

Doit être équipée d'un dispositif de verrouillage positif (c'est-à-dire, sans glissement) de l'inverseur, commandé par ressort en charge ainsi que d'un interrupteur de sécurité du point mort en état de fonctionnement. Blindage de transmission conforme à la Spéc. SFI 4.1 obligatoire sur toute voiture courant en 10,99 (*6,99) ou moins, ou toute voiture d'une vitesse supérieure à 135 mph (217,2 km/h). Volant de transmission automatique conforme à la Spéc. SFI 29.1 et blindage de volant conforme à la Spéc. SFI 30.1, obligatoires sur voitures courant en 9,99 (*6,39) ou moins, ou toute voiture d'une vitesse supérieure à 135 mph (217,2 km/h). Voir Règlement Général 2.12, 2.14.

3 - FREINS ET SUSPENSION

3.1 FREINS

Freins hydrauliques sur les quatre roues obligatoires sur toute voiture carrossée effectuant un run en 7,99 (*4,99) ou moins. Deux freins hydrauliques minimum par roue arrière (un étrier par roue) obligatoires sur Dragsters, Funny Cars, et sur toute voiture de plus de 8,00 (*5,00) secondes. Les dragsters à essieu arrière d'un seul tenant et de plus de 10,99 (*6,99) pour un poids total de véhicule de 1000 livres (454 kg) ou moins, pourront utiliser un rotor de frein unique avec deux étriers. Voir Règlement Général 3.1.

3.2 DIRECTION

Voir Règlement Général 3.3, 4.1.

3.3 SUSPENSION, ALTEREDS, DRAGSTERS

Suspension avant complète d'automobile obligatoire. Essieux arrière rigides autorisés. Un amortisseur hydraulique par roue suspendue, au minimum. Suspension en option sur les voitures pesant 2 350 livres (1066 kg) ou moins, avec un empattement de 100 pouces (2,54 m) ou plus. Voir Règlement Général 3.2, 3.4, 3.5.

3.4 SUSPENSION, STOCK-BODY

Suspension avant complète d'automobile obligatoire. Un amortisseur hydraulique par roue, au minimum. Allègement des composants originaux interdit. Suspensions à montage rigide interdites. Voir Règlement Général 3.2, 3.4, 3.5.

3.5 BARRES «WHEELIE»

Autorisées. Les roues doivent être non métalliques. Voir Règlement Général 3.6.

4 - CHASSIS

4.1 LEST

Autorisé. Voir Règlement Général 4.2.

4.2 PLAQUE DE DEFLECTION

Obligatoire sur Dragsters à moteur arrière. Voir Règlement Général 4.3.

4.3 GARDE AU SOL

3 pouces (7,6 cm) minimum de l'avant de la voiture à 12 pouces (30,5 cm) derrière l'axe des essieux avant, et 2 pouces (5,1 cm) pour le reste de la voiture à l'exception du récupérateur d'huile et de l'échappement. Voir Règlement Général 4.5.

Regulations 2.4.

2.3 REAREND

Aftermarket axles and axle-retention device mandatory on any car running 10.99 (*6.99) or quicker or any car with locked differential. Cars running 10.99 (*6.99) or quicker that weigh more than 2,000 pounds (907 kg) and have independent rear suspension without upper and lower (both) control arms must replace swing axle rear end with conventional rear end housing (Example: 1963 through 1982 Corvette.) Cars with independent rear suspension using upper and lower (both) control arms may retain swing axle assembly, regardless of weight or e.t. Must have 360 degree, minimum 1-inch wide by 1/4-inch thick (25 x 6.4 mm) axle retention loop on each axle. See General Regulations 2.11.

2.4 TRANSMISSION, After market Planetary

Transmission shield meeting SFI Spec 4.1 mandatory on any supercharged or turbocharged vehicle, or any vehicle burning methanol or nitrous oxide, running 9.99 seconds or quicker and equipped with aftermarket planetary transmission.

See General Regulations 2.12, 2.13.

2.5 TRANSMISSION, Automatic

Spring-loaded, positive reverse lockout device and functional neutral safety switch mandatory. Transmission shield meeting SFI Spec 4.1 mandatory on any car running 10.99 (*6.99) or quicker or any car exceeding 135 mph (217.2 km/h). Automatic transmission flex plate meeting SFI Spec 29.1 and flex plate shield meeting SFI Spec 30.1 mandatory on cars running 9.99 (*6.39) or quicker or any car exceeding 135 mph (217.2 km/h). See General Regulations 2.12, 2.14.

3 - BRAKES & SUSPENSION

3.1 BRAKES

Four-wheel hydraulic brakes mandatory on any bodied car running 7.99 (*4.99) or quicker. Minimum two rear-wheel (one calliper per wheel) hydraulic brakes mandatory on Dragsters, Funny Cars, and any car running slower than 8.00 (*5.00) seconds. Dragsters running slower than 10.99 (*6.99) with a total car weight of 1,000 pounds (454 kg) or less and a one piece rear axle may use a single brake rotor with dual callipers. See General Regulations 3.1.

3.2 STEERING

See General Regulations 3.3, 4.1.

3.3 SUSPENSION, ALTEREDS, DRAGSTERS

Full automotive-type front suspension mandatory. Rigid mounted rear axles permitted. Minimum one hydraulic shock absorber per sprung wheel. Suspension optional on cars weighing 2,350 pounds (1066 kg) or less with 100-inch (2.54 m) or more wheelbase. See General Regulations 3.2, 3.4, 3.5.

3.4 SUSPENSION, STOCK-BODIED CARS

Full automotive-type suspension mandatory. Minimum one operating hydraulic shock absorber per wheel. Lightening of stock components prohibited. Rigid mounted suspensions prohibited. See General Regulations 3.2, 3.4, 3.5.

3.5 WHEELIE BARS

Permitted. Wheels must be non-metallic. See General Regulations 3.6.

4 - FRAME

4.1 BALLAST

Permitted. See General Regulations 4.2.

4.2 DEFLECTOR PLATE

Mandatory on rear-engine Dragsters. See General Regulations 4.3.

4.3 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (7.6 cm) from front of car to 12-inches (30.5 cm) behind centreline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan and headers. See General Regulations 4.5.

4.4 PARACHUTE

Obligatoire sur toute voiture d'une vitesse maximale supérieure à 150 mph (241,4 km/h). Voir Règlement Général 4.8.

4.5 ARCEAU DE SECURITE

Arceau de sécurité obligatoire sur toutes les voitures (y compris les «T-tops») qui effectuent un run entre 11,00 (*7,00) et 11,49 (*7,35), sur les voitures décapotables qui l'effectuent entre 11,00 (*7,00) et 13,49 (*8,25) et sur les véhicules de type buggy qui l'effectuent en 12 secondes (*7,50) et plus. Autorisé sur toutes les voitures. Voir Règlement Général 4.10, 10.6.

4.6 CAGE DE SECURITE

Cage de sécurité obligatoire sur les voitures qui effectuent un run en 10,99 (*6,99) ou moins ou sur toute voiture dépassant 135 mph (217,2 km/h).

Arceau de sécurité autorisé au lieu de cage de sécurité sur les voitures à carrosserie complète, avec paroi anti-feu, plancher et carrosserie non modifiées (depuis la paroi anti-feu vers l'arrière, modifications de passages de roue autorisés), effectuant un run entre 10,00 (*6,40) et 10,99 (*6,99). Sur les voitures décapotables effectuant un run en 10,99 ou moins ou dépassant 135 mph (217,2 km/h), cage de sécurité obligatoire. Le châssis des voitures l'effectuant entre 7,50 (*4,50) et 9,99 (*6,39) doit être inspecté tous les trois ans par l'ASN et la cage de sécurité doit porter une étiquette réglementaire avant de participer à un run. Les dragsters à moteur arrière doivent être conformes à la Spéc. SFI 2.7B; les véhicules effectuant un run entre 8,49 et 7,50 et/ou dépassant 180 mph (286 km/h) doivent répondre à la Spéc. SFI qui s'applique en fonction de la carrosserie utilisée. Dépôt de métal sur le châssis interdits pour tout véhicule construit après le 1/1/2004. Sur tous les autres véhicules, le type de carrosserie utilisé devra être conforme aux spécifications exposées dans le Règlement Général, 4.11, 10.6.

4.7 EMPATTEMENT

90 pouces (2,286 m) minimum, sauf si la voiture a un moteur d'origine. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 1 pouce (2,5 cm). Dragsters : 2 pouces (5,1 cm). Largeur minimale de la voie à l'avant de tout Dragster : 26 pouces (66,0 cm).

5 - ROUES ET PNEUS**5.1 PNEUS**

Slicks de course autorisés. Diamètre minimal de 13 pouces sur les pneus avant de tout Dragster.

5.2 ROUES

Les roues doivent être des roues d'automobile propres à l'utilisation routière. Taille de roue minimale : 13 pouces (33,0 cm) (sauf si le véhicule était équipé à l'origine de roues plus petites, et s'il est équipé du moteur d'origine). L'engagement du filetage de tous les goujons de roue dans l'écrou doit être supérieur ou égal au diamètre du goujon. Ce n'est pas la longueur du goujon qui détermine l'acceptation du montage, mais la longueur de l'engagement entre goujon et écrou. Les roues fils d'automobile et les roues de motocyclette sont autorisées uniquement sur l'essieu avant des Dragsters pesant 1800 livres (816,5 kg) ou moins. Voir Règlement Général 5.2.

6 - INTERIEUR**6.1 SIEGES**

Les sièges convenablement renforcés, avec un cadre et soutenus, faits en aluminium, en matériau composite, en poly double épaisseur ou en fibre de verre (accessoires d'automobile) sont autorisées. Voir Règlement Général 6.2.

6.2 FEUILLE DE METAL

L'intérieur de l'habitacle doit être en aluminium, en acier, en fibre de carbone acceptée par l'ASN ou en fibre de verre. Magnésium interdit.

6.3 CAPITONNAGE

En option. Voir Règlement Général 6.2.

6.4 FILET DE VITRE

Obligatoire sur toute voiture entièrement carrossée tenue par le règlement d'avoir une cage de sécurité. Voir Règlement Général 6.3.

4.4 PARACHUTE

Mandatory on any car with top speed in excess of 150 mph (241.4 km/h). See General Regulations 4.8.

4.5 ROLL BAR

Roll bar mandatory in all cars (including T-tops) running 11.00 (*7.00) to 11.49 (*7.35), in convertibles running 11.00 (*7.00) to 13.49 (*8.25), and in dune-buggy type vehicles running 12.00 (*7.50) seconds and slower. Permitted in all cars. See General Regulations 4.10, 10.6.

4.6 ROLL CAGE

Roll cage mandatory in cars running 10.99 (*6.99) or quicker or any car exceeding 135 mph (217.2 km/h).

Full bodied cars, with unaltered firewall, floor and body (from firewall rearward, wheeltubs permitted), running between 10.00 (*6.40) and 10.99 (*6.99) roll bar permitted in place of roll cage. In convertibles running 10.99 or quicker or exceeding 135 mph (217.2 km/h), roll cage mandatory. Cars running between 7.50 (*4.50) and 9.99 (*6.39) must have chassis inspected every three-years by the ASN and have a serialised sticker affixed to cage before participation. Rear-engine dragsters must conform to SFI Spec 2.7B; vehicles running 8.49 to 7.50 and/or exceeding 180 mph (286 km/h) must meet appropriate SFI Spec for body used. Plating of chassis prohibited for all cars manufactured after 1/1/2004. All others must conform to specs for body style used, as listed in General Regulations 4.11, 10.6.

4.7 WHEELBASE

Minimum 90-inches (2.286 m), unless car has original engine. Maximum wheelbase variation from left to right: 1-inch (2.5 cm). Dragsters: 2-inches (5.1 cm). Minimum front tread width: 26-inches (66.0 cm) on any Dragster.

5 - TIRES & WHEELS**5.1 TIRES**

Racing slicks permitted. Minimum diameter of 13-inches on front tires of any Dragster.

5.2 WHEELS

Must be automotive-type wheels suitable for street use. Minimum wheel size: 13-inches (33.0 cm) (unless originally equipped with smaller wheels and vehicle is equipped with original engine). The thread engagement on all wheel studs to the lug nut must be equivalent to or greater than the diameter of the stud. Length of the stud does not determine permissibility; length of the engagement between the stud and lug determines permissibility. Automotive-type wire wheels or motorcycle wheels permitted on front axle only of Dragsters weighing 1,800 pounds (816.5 kg) or less. See General Regulations 5.2.

6 - INTERIOR**6.1 SEATS**

Properly braced, framed and supported seats constructed of aluminum, composite material, double layer poly or fiberglass (automotive accessory seats) permitted. See General Regulations 6.2.

6.2 SHEET METAL

Driver compartment interior must be aluminum, steel, ASN-accepted carbon fiber, or fiberglass. Magnesium prohibited.

6.3 UPHOLSTERY

Optional. See General Regulations 6.2.

6.4 WINDOW NET

Mandatory in any full bodied car required by the rules to have a roll cage. See General Regulations 6.3.

7 - CARROSSERIE**7.1 AILERONS, ALTEREDS, DRAGSTERS**

Dispositif de verrouillage à engagement positif (c'est-à-dire, sans glissement) obligatoire sur tous ailerons. Ailes latérales de type canard autorisées. Aucune partie de l'aile ne pourra se trouver à moins de 6 pouces (15,2 cm) d'un pneu. Le porte-à-faux avant ne s'étendra pas à plus de 30 pouces (76,2 cm) en avant de l'axe avant.

7.2 AILERONS, VEHICULES A CARROSSERIE COMPLETE

Ailerons de type autre que d'origine autorisés, à condition d'être fixés en permanence au châssis ou à la cage de sécurité et de ne pouvoir être réglés pendant un run.

7.3 CARROSSERIE, VEHICULES A CARROSSERIE MODIFIÉE (ALTERED)

La carrosserie peut être découpée, enfoncée, rendue aérodynamique, etc. Voitures de livraison, camions «de 1 tonne» maximum ou camionnettes «pick-up» à conduite intérieure (Rancho, El Camino) autorisés. Carrosseries en fibre de verre autorisées. Sur toute portière levable, les charnières doivent avoir des goupilles ou des verrouillages de sûreté.

7.4 CARROSSERIE, DRAGSTERS

Carrosserie et capot doivent être en métal, en fibre de verre ou en matériau composite et s'étendre vers l'avant jusqu'à la cloison pare-feu. L'habitacle doit être conçu de manière à empêcher le corps et notamment les membres du pilote d'entrer en contact avec les roues, les pneus, le système d'échappement ou le revêtement de la piste en cas d'incident. Un sous-plancher indépendant de la carrosserie de la voiture est obligatoire sur les Dragsters pour permettre aux jambes du pilote de reposer sur la plaque inférieure ou le châssis. Sur les voitures à moteur avant, le carénage d'admission ne peut surplomber de plus de 11 pouces (27,9 cm) le sommet du carburateur. Carénages de roue avant interdits.

7.5 CARROSSERIE, VEHICULES A CARROSSERIE DE SÉRIE

Doivent avoir un toit et un pare-brise complets. Toutes les voitures à carrosserie complète doivent avoir deux issues pour le pilote. Quatre garde-boue de série obligatoires, copies en fibre de verre autorisées. Les garde-boue peuvent être taillés pour le passage des pneus ; les garde-boue modifiés doivent avoir des bords réenroulés ou à bourrelet.

7.6 CLOISON PARE-FEU

Obligatoire. Voir Règlement Général 6.1, 7.4.

7.7 PLANCHER

Obligatoire. Voir Règlement Général 6.1, 7.5.

7.8 CAPOT

En option. Les carburateurs doivent être protégés par un pare-étincelles ou un carénage. Carénage de capot autorisé. Voir Règlement Général 4.1, 7.6.

7.9 PARE-BRISE, VITRES, ALTEREDS, DRAGSTERS

Vitres en option, pare-brise obligatoire. Voir Règlement Général 7.7, 7.8.

7.10 PARE-BRISE, VITRES, VÉHICULES À CARROSSERIE DE SÉRIE

Obligatoires. Doivent être en bon état et sans fêlure. Peuvent être remplacés par un matériau incassable d'une épaisseur minimale d'1/8 de pouce (3,2 mm). Le pare-brise d'origine ne peut être découpé, que ce soit pour les carénages, le carburateur, etc. La teinte du pare-brise/des vitres doit être conforme aux exigences gouvernementales appropriées. Les vitres doivent être fermées pendant les courses ; elles n'ont pas besoin d'être en état de fonctionnement. Décalcomanies autorisées seulement sur les vitres en arrière du pilote. Voir Règlement Général 7.8.

8 - SYSTEME ELECTRIQUE**8.1 BATTERIE**

Les batteries doivent être solidement montées, et ne peuvent être situées dans l'habitacle. Voir Règlement Général 8.1.

8.2 ALLUMAGE

Dispositifs chronométrés d'interruption de l'allumage (limiteurs d'allumage) interdits. Limiteurs de tour autorisés sur la ligne de départ et/ou de haut régime. Sont interdits tous les limiteurs de tours, y compris à deux étages, intrinsèquement réglementaires mais modifiés ou installés de manière à fonctionner comme des

7 - BODY**7.1 AIRFOIL, ALTEREDS, DRAGSTERS**

A positive-locking device mandatory on all airfoils. Side-mount canard-type wings permitted. No part of wing may be within 6-inches (15.2 cm) of a tire. Front overhang not to project more than 30-inches (76.2 cm) forward of front spindle.

7.2 AIRFOIL, BODIED VEHICLES :

Non-OEM airfoils permitted; must be permanently attached to frame or rollcage, and non-adjustable during run

7.3 BODY, ALTERED-BODY VEHICLES

May be chopped, channeled, sectioned, streamlined, etc. Sedan delivery, 1-ton max. trucks or sedan pickups (Rancho, El Camino) permitted. Fiberglass bodies permitted. Door hinges on any lift-off door must have safety pins or locks.

7.4 BODY, DRAGSTERS

Body and cowl must be constructed of metal, fiberglass or composite material and extend forward to firewall. Driver compartment must be designed to prevent driver's body or limbs from making contact with wheels, tires, exhaust system or track surface should an incident occur. Sub-flooring independent of car body, is mandatory in Dragsters which allow driver's legs to rest on bellypan or chassis. On front-engine cars, intake scoop may not extend more than 11-inches (27.9 cm) above height of carburetor top. Front wheel fairings prohibited.

7.5 BODY, STOCK-BODIED VEHICLES

Must have full top and windshield. All full-bodied cars must have two driver exits. Four stock production fenders mandatory, fiberglass duplicates permitted. Fenders may be trimmed for tire clearance, altered fenders must have edges re-rolled or beaded.

7.6 FIREWALL

Mandatory. See General Regulations 6.1, 7.4.

7.7 FLOOR

Mandatory. See General Regulations 6.1, 7.5.

7.8 HOOD

Optional. Carburetors must be covered by flash shield or scoop. Hood scoop permitted. See General Regulations 4.1, 7.6.

7.9 WINDSHIELD, WINDOWS, ALTEREDS, DRAGSTERS

Optional. Windscreen mandatory. See General Regulations 7.7, 7.8.

7.10 WINDSHIELD, WINDOWS, STOCK-BODIED VEHICLES

Mandatory, must be in good condition and free from cracks. May be replaced with shatterproof material, 1/8-inch (3.2 mm) minimum thickness. OEM windshield may not be cut for scoops, carb, etc. Windshield/window tint must meet the applicable government requirements. Windows must be closed during races, need not be operable. Decals permitted on rear quarter and rear window only. See General Regulations 7.8.

8 - ELECTRICAL**8.1 BATTERY**

Batteries must be securely mounted, may not be located in driver compartment. See General Regulations 8.1.

8.2 IGNITION

Timed ignition interruption devices (stutter boxes) prohibited. Starting line and/or «high side» rev limiters permitted. Two-steps, Rev limiters or any other rpm limiting devices, legal unto themselves but altered or installed so as to function as a down-track rpm controller, prohibited. See General Regulations

- limiteurs de tour down-track. Voir Règlement Général 8.1, 8.3, 8.5.
- 8.3 INTERRUPTEUR GENERAL**
Obligatoire sur toute voiture avec batterie effectuant un run en 9,99 (*6,39) ou moins, ou sur toute voiture dépassant 135 mph (217,2 km/h), ainsi que sur toute voiture où la batterie a été relocalisée dans la zone du coffre. Voir Règlement Général 8.4.
- 8.4 FEUX ARRIERE**
Il doit y avoir un feu arrière en bon état de fonctionnement pour les compétitions de nuit. Feux intermittents, clignotants ou stroboscopiques interdits. Voir Règlement Général 8.6.
- 9 - GROUPE DE SOUTIEN**
- 9.1 ORDINATEUR**
Interdit. Voir Règlement Général 9.1.
- 9.2 ENREGISTREURS DE DONNEES**
Les enregistreurs de données sont autorisés en Advanced E.T. et Super Pro. Les enregistreurs de données (sauf les tachymètres de type «play-back») sont interdits dans toutes les autres classes d'E.T. Voir Règlement Général 9.2.
- 9.3 SYSTEMES D'EXTINCTION D'INCENDIE**
Autorisé, mais doit être monté solidement. Voir Règlement Général 9.3.
- 9.4 BARRE DE POUSSEE**
Doit être conçue pour empêcher que la voiture de poussée («push car») ne chevauche la roue arrière des voitures de course à roue découverte. Voir Règlement Général 9.8.
- 9.5 VEHICULES DE REMORQUAGE**
Autorisés en Super Pro uniquement. Voir Règlement Général 9.10.
- 9.6 WARMUPS**
Voir Règlement Général 9.4, 9.12.
- 10 - PILOTE**
(SE REPORTER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)
- 10.1 SYSTEME DE RETENUE DES BRAS**
Obligatoire sur les voitures découvertes effectuant un run en 11,99 (*7,49) ou moins. Voir Règlement Général 6.3, 10.3.
- 10.2 PAPIERS**
Licence de Compétition de la FIA en cours de validité. Voir Règlement Général 10.4.
- 10.3 SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE**
Ceinture de sécurité obligatoire sur toutes les voitures. Système de retenue du pilote de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1, obligatoire sur toute voiture effectuant un run en 11,49 (*7,35) ou moins, sur les voitures décapotables de 13,49 (*8,25) ou moins, et sur les véhicules de type buggy effectuant un run en 12,00 secondes (*7,50) ou plus. Le système de retenue SFI 16.1, lorsqu'il est exigé, comprend une sangle d'entrejambe, et doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5, 10.11.
- 10.4 PROTECTION DE LA TETE**
Obligatoire sur toute voiture avec arceau ou cage de sécurité. Voir Règlement Général 10.6.
- 10.5 CASQUE**
Voir Règlement Général 10.7.
- 10.6 MINERVE**
Obligatoire sur toutes les voitures effectuant un run en 9,99 (*6,39) ou moins, ou sur les voitures dépassant 135 mph (217,2 km/h). Voir Règlement Général 10.8.
- 10.7 VETEMENTS DE PROTECTION**
Short, débardeur, jambes ou torse nus interdits à un pilote en compétition. Le port de pantalons longs, de chausseries et de chaussettes est exigé pour tous les pilotes. Vêtements en nylon ou de type nylon et chaussures ouvertes interdits. Voir Règlement Général 10.10.
Voitures effectuant un run entre 10,00 (*6,40) et 13,99 (*8,59) ; toutes les voitures E.T. à compresseur ou turbocompresseur non d'origine, ou les voitures équipées pour l'azote avec une cloison
- 8.1, 8.3, 8.5.
- 8.3 MASTER CUTOFF**
Mandatory on any car with a battery running 9.99 (*6.39) or quicker, or any car exceeding 135 mph (217.2 km/h) or on any car where the battery is relocated into the trunk area. See General Regulations 8.4.
- 8.4 TAIL LIGHTS**
Must have one functional tail light for night operations. Flashing, blinking or strobe lights prohibited. See General Regulations 8.6.
- 9 - SUPPORT GROUP**
- 9.1 COMPUTER**
Prohibited. See General Regulations 9.1.
- 9.2 DATA RECORDER**
Data recorders are permitted in Advanced E.T. and Super Pro. Data recorders (except for «playback»-type tachometers) are prohibited in all other E.T. classes. See General Regulations 9.2.
- 9.3 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM**
Permitted, must be securely mounted. See General Regulations 9.3.
- 9.4 PUSH BAR**
Push bar must be designed to prevent push car from riding up on rear wheel of open-wheeled race cars. See General Regulations 9.8.
- 9.5 TOW VEHICLES**
Permitted in Super Pro only. See General Regulations 9.10.
- 9.6 WARMUPS**
See General Regulations 9.4, 9.12.
- 10 - DRIVER**
(ALSO REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)
- 10.1 ARM RESTRAINTS**
Mandatory in open-bodied cars running 11.99 (*7.49) or quicker. See General Regulations 6.3, 10.3.
- 10.2 CREDENTIALS**
Valid FIA Competition License mandatory. See General Regulations 10.4.
- 10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM**
Seat belt mandatory in all cars. Three-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1, mandatory in any car running 11.49 (*7.35) or quicker, in convertibles running 13.49 (*8.25) or quicker, and Dune buggy type vehicles running 12.00 (*7.50) seconds or slower. SFI 16.1 restraint system, when required, includes crotch strap, and must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See General Regulations 10.5, 10.11.
- 10.4 HEAD PROTECTOR**
Mandatory on any car with a roll bar or roll cage. See General Regulations 10.6.
- 10.5 HELMET**
See General Regulations 10.7.
- 10.6 NECK COLLAR**
Mandatory in all cars running 9.99 (*6.39) or quicker, or cars exceeding 135 mph (217.2 km/h). See General Regulations 10.8.
- 10.7 PROTECTIVE CLOTHING**
Shorts, bare legs, tank tops, or bare torsos prohibited when driving in competition. All drivers are required to wear full-length pants, shoes, and socks. Nylon or nylon-type clothing and open-toe shoes prohibited. See General Regulations 10.10.
10.00 (*6.40) to 13.99 (*8.59); all E.T. non-OEM supercharged, non-OEM turbocharged, or nitrous-equipped cars with an OEM or .024-inch (.6 mm) steel firewall; Jacket meeting SFI Spec

pare-feu en acier de 0,024 pouce (0,6 mm) ou d'origine : veste conforme à la Spéc. SFI 3.2A/1 obligatoire.

Voitures effectuant un run entre 10.00 (*6.40) et 13.99 (*8.59) ; toutes les voitures E.T. à compresseur ou turbocompresseur ou les voitures équipées pour l'azote sans cloison pare-feu en acier de 0,024 pouce (0,6 mm) ou entièrement d'origine : veste conforme à la Spéc. SFI 3.2A/5 et gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/1 obligatoire.

Voitures effectuant un run entre 10.00 (*6.40) et 11.49 (*7.35): veste conforme à la Spéc. SFI 3.2A/1 obligatoire.

Voitures effectuant un run entre 9.99 (*6.39) et 7.50 (*4.50) ou tout véhicule dépassant 135 mph (217,2 km/h) : veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/5 et gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/1 obligatoires.

Tous les véhicules à carrosserie ouverte effectuant un run en 11.99 ou moins : gants conformes à la spéc. SFI 3.3/1 et système de retenue des bras obligatoires.

Dune-buggies ou véhicules de type dune-buggy, de 12.00 (*7,50) ou plus lents : veste conforme à la Spéc. SFI 3.2A/1, gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/1 et système de retenue des bras obligatoires.

Véhicules sans cloison pare-feu en acier ou d'origine, avec carrosserie ouverte (ou fermée sans cloison pare-feu entièrement en acier de 0,024 pouce [0,6 mm] ou d'origine) et moteur avant à protoxyde d'azote, à compresseur ou turbocompresseur, effectuant un run entre 9.99 (*6.39) et 7.50 (*4.50) : Veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants et chaussures/bottes conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

Toute voiture à transmission automatique située dans l'habitacle (non recouverte d'un plancher) : veste et pantalon ou combinaison conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 et bottes ou chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

Véhicules à carrosserie complète ou à moteur avant, à compresseur ou turbocompresseur et consommant de l'alcool et effectuant un run en 9.99 ou moins : combinaison conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

Véhicules à carrosserie ouverte à moteur arrière, à compresseur ou turbocompresseur et consommant de l'alcool et effectuant un run en 9.99 ou moins : combinaison conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

Voitures à moteur atmosphérique (toutes les autres y compris celles consommant de l'alcool) : veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/5 et gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/1 obligatoires.

3.2A/1 mandatory.

10.00 (*6.40) to 13.99 (*8.59); all E.T. supercharged, turbocharged, or nitrous-equipped cars without a full OEM or .024-inch (.6 mm) steel firewall: Jacket meeting SFI Spec 3.2A/5 and gloves meeting SFI Spec 3.3/1 mandatory.

10.00 (*6.40) to 11.49 (*7.35): Jacket meeting SFI Spec 3.2A/1 mandatory.

9.99 (*6.39) to 7.50 (*4.50) or any vehicle exceeding 135 mph (217.2 km/h): Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/5 and gloves meeting SFI Spec 3.3/1 mandatory.

All open-body vehicles running 11.99 or quicker: Gloves meeting SFI Spec 3.3/1 and arm restraints mandatory.

Dune-buggy or dune-buggy-type vehicles, 12.00 (*7.50) or slower: Jacket meeting SFI Spec 3.2A/1, gloves meeting SFI Spec 3.3/1, and arm restraints mandatory.

9.99 (*6.39) to 7.50 (*4.50) front-engine, open-bodied vehicles (or closed-bodied without an OEM or full .024-inch [.6 mm] steel firewall) with nitrous oxide, supercharged, or turbocharged: Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves, and shoes or boots meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory.

Any vehicle with an automatic transmission in driver compartment (no floor covering transmission): Jacket and pants or suit meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves meeting SFI Spec 3.3/5, and boots or shoes meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory.

Full-bodied or front-engine vehicles, supercharged or turbocharged with alcohol 9.99 and faster: Suit meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves and boots meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory.

Rear-engine, open-bodied vehicles, supercharged or turbocharged with alcohol 9.99 and faster: Suit meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves and boots meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory.

Naturally aspirated (all others including with alcohol): Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/5 and gloves meeting SFI Spec 3.3/1 mandatory.

SECTION 1B

ADVANCED E.T.

DE 6.00 (*3.66) À 7.49 (*4.49) SECONDES

Pour voitures courant entre 7.49 (*4.49) et 6.00 (*3.66) secondes.

Les exigences et les spécifications pour Advanced E.T. sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux courses de handicap E.T. — Section 1A — à l'exception des points suivants :

Les enregistreurs de données sont autorisés en Advanced E.T. et Super Pro. Les enregistreurs de données (sauf les tachymètres de type «play-back») sont interdits dans toutes les autres classes d'E.T. Les ordinateurs (sauf d'origine de série) sont interdits dans toutes les Fourchettes d'E.T.

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

1.1 MOTEUR

Un arbre d'équilibrage conforme à la spéc. SFI 18.1 est obligatoire.

SECTION 1B

ADVANCED E.T.

6.00 (*3.66) TO 7.49 (*4.49) SECONDS

For cars running between 7.49 (*4.49) and 6.00 (*3.66) seconds.

Requirements and Specifications for Advanced E.T. are the same as those for E.T. Handicap Racing — Section 1A — with the following exceptions:

Data recorders are permitted in Advanced E.T. and Super Pro. Data recorders (except for "play-back"-type tachometers) are prohibited in all other E.T. classes.

Computers (except for OEM) are prohibited in all E.T. Brackets.

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS

1 - ENGINE

1.1 ENGINE

Harmonic balancer meeting SFI Spec 18.1 mandatory.

1.2 SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Echappement muni d'un isolant thermique ou à double conduit isolé obligatoire sur les voitures carrossées à moteur compressé consommant du méthanol. L'isolation doit s'étendre jusqu'au début du coude au bas de la carrosserie.

1.3 PROTOXYDE D'AZOTE

Le protoxyde d'azote est interdit sur les moteurs compressés ou turbocompressés. Voir Règlement Général 1.6.

1.4 COMPRESSEUR

Utilisation d'un compresseur high-helix autorisée. Voir Règlement Général 1.10.

2 - TRANSMISSION**2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR**

Volant moteur et embrayage conformes aux Spéc. SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 ou 1.5 obligatoires. Blindage de volant moteur conforme aux Spéc. SFI 6.2 ou 6.3 obligatoire sur toutes les voitures à moteur compressé ou turbocompressé et sur toutes les voitures utilisant du protoxyde d'azote. Blindage de volant moteur conforme aux Spéc. SFI 6.2 ou 6.3 obligatoire sur toutes les voitures équipées d'un embrayage de plus de deux disques conforme à la Spéc. SFI 1.2 ou d'un embrayage d'au maximum deux disques conforme aux Spéc. SFI 1.3 et 1.4. Blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2 obligatoire sur toutes les voitures équipées d'un embrayage de plus de deux disques conforme à la Spéc. SFI 1.3 et 1.4. Les voitures à moteur rotatif doivent être équipées d'un blindage de volant moteur fait d'une plaque d'acier d'une épaisseur minimale d'1/4 de pouce (6,35 mm) entourant la cloche d'embrayage sur 360 degrés. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.10.

Les embrayages multi-disques pour véhicules avec moteur à protoxyde d'azote, à compresseur ou turbocompresseur doivent se conformer à la Spéc. SFI 1.5.

2.2 PONT ARRIERE

Essieu non d'origine entièrement flottant ou rigide obligatoire sur tout véhicule effectuant un run en 6,50 secondes ou 210 mph (338 km/h) ou plus vite.

2.3 TRANSMISSION, Planétaires, non d'origine

Blindage de transmission conforme à la Spéc. SFI 4.1, obligatoire. Voir Règlement Général 2.12, 2.13.

2.4 TRANSMISSION, Automatique

Blindage de transmission conforme à la Spéc. SFI 4.1 obligatoire. Plaque flexible de transmission automatique conforme à la Spéc. SFI 29.1 et blindage de plaque flexible conforme à la Spéc. SFI 30.1 obligatoires. Voir Règlement Général 2.12, 2.14.

3 - FREINS & SUSPENSION**3.1 FREINS**

Freins hydrauliques sur les quatre roues obligatoires sur toute voiture carrossée. Deux freins hydrauliques minimum par roue arrière (un étrier par roue) obligatoires sur Dragsters et Funny Cars.

Voir Règlement Général 3.1.

3.2 DIRECTION

Si un volant amovible est utilisé, adaptateur de volant à démontage rapide disponible dans le commerce conforme à la Spéc. 42.1 obligatoire Voir Règlement Général 3.3.

4 - CHASSIS**4.1 PARACHUTE**

Obligatoire. Voir Règlement Général 4.8.

4.2 CAGE DE SECURITE

Les Spéc. SFI de châssis suivantes sont effectives pour tous les nouveaux châssis et pour tous les châssis actuels lors de la prochaine re-certification :

les voitures entièrement carrossées doivent être conformes à la Spéc. SFI 25.1E ou 25.2 ; les Funny Cars et les voitures à carrosserie ouverte "Altered" doivent être conformes à la Spéc. SFI 10.1E ou 10.2. Tous les dragsters à moteur avant doivent être conformes à la Spéc. SFI 2.2B ou 2.4B. Tous les dragsters à moteur arrière doivent être conformes à la Spéc. SFI 2.1 ou

1.2 EXHAUST

Double pipe or thermal wrapped insulated headers mandatory on supercharged methanol bodied cars: Insulation must extend to start of bend in headers at bottom of body.

1.3 NITROUS OXIDE

Nitrous oxide prohibited on supercharged or turbocharged engines. See General Regulations 1.6.

1.4 SUPERCHARGER

Use of high-helix supercharger permitted. See General Regulations 1.10.

2 - DRIVE TRAIN:**2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD**

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 or 1.5 mandatory. Flywheel shield meeting SFI Spec 6.2 or 6.3 mandatory on all supercharged or turbocharged cars and all cars using nitrous oxide. Flywheel shield meeting SFI Spec 6.2 or 6.3 mandatory on all cars using SFI Spec 1.2 clutch with more than 2 discs or SFI Spec 1.3 or 1.4 clutches with two discs maximum. Flywheel shield meeting SFI Spec 6.2 mandatory on all cars using SFI 1.3 or 1.4 clutches with more than two discs. Cars with rotary engines must be equipped with a flywheel shield made of 1/4-inch (6.35 mm) minimum thickness steel plate surrounding the bellhousing 360 degrees. See General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.10.

Multi-disc clutch assembly for supercharged, nitrous-oxide injected, and/or turbocharged vehicles must meet SFI Spec 1.5.

2.2 REAREND

Aftermarket full-floating or live axle assembly mandatory on any vehicle that runs 6.50-seconds or 210 mph (338 km/h) and faster.

2.3 TRANSMISSION, Aftermarket Planetary

Transmission shield meeting SFI Spec 4.1 mandatory. See General Regulations 2.12, 2.13.

2.4 TRANSMISSION, Automatic

Transmission shield meeting SFI Spec 4.1 mandatory. Automatic transmission flexplate meeting SFI Spec 29.1 and flexplate shield meeting SFI Spec 30.1 mandatory. See General Regulations 2.12, 2.14.

3 - BRAKES & SUSPENSION**3.1 BRAKES**

Four-wheel hydraulic brakes mandatory on any bodied car. Minimum two rear-wheel (one caliper per wheel) hydraulic brakes mandatory on Dragsters and Funny Cars. See General Regulations 3.1.

3.2 STEERING

If removable steering wheel is used, commercially available quick disconnect steering wheel adapter meeting SFI spec 42.1 mandatory. See General Regulations 3.3.

4 - FRAME**4.1 PARACHUTE**

Mandatory. See General Regulations 4.8.

4.2 ROLL CAGE

The following SFI Chassis Specs are effective for all new chassis and for all current chassis at next recertification:

Full-bodied car must meet SFI Spec 25.1E or 25.2; Funny Cars and open-bodied altered car must meet SFI Spec 10.1E or 10.2. All front-engine dragster must meet SFI Spec 2.2B or 2.4B. All rear-engine dragsters must meet SFI Spec 2.1 or 2.5B.

2.5B.

Le châssis des voitures doit être inspecté tous les trois ans par l'ASN et la cage de sécurité doit porter une étiquette réglementaire avant de participer à un run. Dépôts de métal sur le châssis interdits sur tout véhicule construit après le 1/1/99 ; peinture autorisée.

Rembourrage de cage de sécurité conforme à la Spéc. SFI 45.1 obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec des éléments de la cage de sécurité.

Voir Règlement Général 4.1.

Chassis must be inspected every 3 years by the ASN and have a serialized sticker affixed to cage before participation. Plating of chassis prohibited on any vehicle manufactured after 1/1/99; painting permitted.

Roll cage padding meeting SFI Spec 45.1 mandatory anywhere driver's helmet may come in contact with roll cage components. See General Regulations 4.1.

7 - CARROSSERIE**7.1 AILERONS**

Ailerons de type autre que d'origine autorisés sur véhicules à carrosserie d'origine ; ils devront être fixés en permanence au châssis ou à la cage de sécurité et ne pourront être ajustés pendant un run.

7 - BODY**7.1 AIRFOILS**

Non-OEM airfoils or wings permitted on stock bodied vehicles, must be permanently attached to frame or roll cage, non-adjustable during run.

9 - GROUPE DE SOUTIEN**9.1 SYSTEME D'EXTINCTION**

Dragsters, voitures carrossées non suralimentées :

Voitures à moteur avant consommant du méthanol ou à moteur compressé/turbocompressé ou voitures à moteur arrière et habitacle fermé :

système approuvé par la FIA d'au minimum 5 livres (2,27 kg). Voir Règlement Général 9.3 pour les agents agréés.

Voitures à moteur compressé consommant du méthanol (voitures entièrement carrossées ou Funny Car):

Système d'au minimum 20 livres (9,1 kg) agréé par la FIA. Voir Règlement Général 9.3 pour les agents agréés.

9.2 VEHICULES DE REMORQUAGE

Autorisés. Voir Règlement Général 9.10.

9 - SUPPORT GROUP**9.1 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM**

Dragsters, Non-supercharged bodied cars:

Mandatory on front-engine methanol burning or supercharged/turbocharged cars and on any rear-engine car with enclosed cockpit.

Minimum: 5-pound (2.27 kg) FIA accepted system. See General Regulations 9.3 for accepted agents.

Supercharged Methanol cars (Full-Bodied or Funny Car):

Minimum: 20-pound (9.1 kg) FIA accepted system. See General Regulations 9.3 for accepted agents.

9.2 TOW VEHICLES

Permitted. See General Regulations 9.10.

10 - PILOTE

(SE REPORTER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)

10.1 SYSTEME DE RETENUE DES BRAS

Obligatoire sur les voitures découvertes et les Funny Cars. Voir Règlement Général 6.3 et 10.3.

10.2 PAPIERS

Licence internationale en cours de validité de la FIA obligatoire. Voir Règlement Général 10.4.

10.3 SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE

Système de retenue du pilote de trois pouces conforme à la Spéc. SFI 16.1 obligatoire. Toutes les ceintures équipant les voitures à moteur avant compressé et consommant du méthanol doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Le système de retenue doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5 et 10.11.

10.4 PROTECTION DE LA TETE

Obligatoire sur toute voiture avec arceau ou cage de sécurité. Voir Règlement Général 10.6.

10.5 CASQUE

Voir Règlement Général 10.7.

10.6 MINERVE

Minerve conforme à la Spéc. SFI 3.3, obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.

10.7 VETEMENTS DE PROTECTION

Voitures à carrosserie fermée et à moteur avant compressé ou turbocompressé. OU voitures équipées d'une transmission automatique dans l'habitacle (transmission non recouverte d'un plancher): veste et pantalon ou combinaison conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/15, et bottes ou chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

Voitures ouvertes à moteur avant compressé ou turbocompressé : veste et pantalon ou combinaison conformes à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/15, et bottes ou chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/15 obligatoires.

Voitures à moteur avant, à carrosserie ouverte, et consommant du protoxyde d'azote : veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants et bottes ou chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

10 - DRIVER

(ALSO REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)

10.1 ARM RESTRAINTS

Mandatory in open-bodied cars and Funny Cars. See General Regulations 6.3, 10.3.

10.2 CREDENTIALS

Valid FIA International License mandatory. See General Regulations 10.4.

10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM

Three-inch driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 mandatory. All belts used in front-engined supercharged methanol cars must be covered with a fire-resistant covering. Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See General Regulations 10.5, 10.11.

10.4 HEAD PROTECTOR

Mandatory on any car with a roll bar or cage. See General Regulations 10.6.

10.5 HELMET

See General Regulations 10.7.

10.6 NECK COLLAR

Neck collar meeting SFI Spec 3.3 mandatory. See General Regulations 10.8.

10.7 PROTECTIVE CLOTHING

Front engine, supercharged or turbocharged closed-bodied car, OR any car with an automatic transmission in driver compartment (no floor covering transmission): jacket and pants or suit meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves meeting SFI Spec 3.3/5 and boots or shoes meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory.

Front engine, supercharged or turbocharged open bodied car: jacket and pants or suit meeting SFI Spec 3.2A/20, gloves meeting SFI Spec 3.3/15 and boots or shoes meeting SFI Spec 3.3/15 mandatory.

Front engine, open bodied car equipped with nitrous oxide: Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves and boots or shoes meeting SFI Spec 3.3/5.

Voitures à carrosserie complète consommant du protoxyde d'azote et équipées d'une cloison pare-feu entièrement en acier de 0,024 pouce (0,6 mm) : veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15 et gants conformes à la Spéc. SFI 3.2A/1.

Voitures à moteur arrière consommant de l'oxyde d'azote compressé ou turbocompressé : veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants et bottes ou chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

Voitures à moteur atmosphérique, à savoir toutes les autres : veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/5 et gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/1 obligatoires.

Les vêtements répondant à la Spéc. SFI 3.2A/15 et SFI 3.2A/20 doivent être renvoyés au fabricant pour faire l'objet d'une nouvelle certification tous les cinq ans après la date de fabrication.

Voir Règlement Général 10.10.

Full-bodied car equipped with nitrous oxide with a full .024-inch (.6 mm) steel firewall. Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/5 and gloves meeting SFI Spec 3.2A/1.

Rear engine car equipped with nitrous oxide turbocharged or supercharged: Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves and boots or shoes meeting SFI Spec 3.3/5.

Naturally aspirated, i.e. all others: Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/5 and gloves meeting SFI Spec 3.3/1.

SFI 3.2A/15 and SFI 3.2A/20 items must be returned to manufacturer for re-certification at 5 year intervals from date of manufacture.

See General Regulations 10.10.

SECTION 1C

VEHICULES A PROPULSION ELECTRIQUE 7.50 (*4.50) SECONDES OU PLUS

DESIGNATION:

Les exigences et spécifications pour voitures à propulsion électrique sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux véhicules de la Fourchette E.T. — Section 1A — à l'exception des point suivants :

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

1.1 MOTEUR

Moteur(s) électrique(s) seul(s) autorisé(s). Hauteur maximale de l'axe de l'arbre de sortie moteur : 36 pouces (91,44 cm) sur les camions d'origine ; sur tous les autres : 24 pouces (60,96 cm). Les véhicules à moteur exposé doivent être équipés d'un blindage en acier de 0,024 pouce (0,6 mm), en aluminium de 0,032 pouce (0,8 mm) ou en Lexan de 0,120 pouce (3 mm).

1.2 SYSTEME DE CARBURANT

Tous les véhicules reconvertis doivent retirer leur réservoir et leur système de carburant, y compris leur accumulateur de vapeur.

2 - TRANSMISSION

2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR

Volant moteur et embrayage conformes aux Spéc. SFI 1.1 or 1.2 (maximum 2 disques) obligatoires sur toute voiture effectuant un run en 11,49 (*7,35) secondes ou moins. Blindage de volant moteur conforme aux Spéc. SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 ou 9.1 obligatoire sur toutes les voitures effectuant un run en 11,49 (*7,35) secondes ou moins. Les véhicules à carrosserie ouverte propulsés par un moteur électrique exposé, découvert, ou équipé de fenêtres pour le remplacement des balais, doivent être équipés d'un blindage moteur fait d'une plaque d'acier d'une épaisseur minimale de 0,024 pouce (0,6 mm) ou d'une plaque d'aluminium d'une épaisseur minimale de 0,032 pouce (0,8 mm) sur 360 degrés afin d'assurer une protection contre d'éventuels éclats de barrettes de collecteur, de cuivre fondu, de plasma etc. en cas de surcharge du moteur. Sur le moteur, une plaque d'acier d'une épaisseur minimale de 0,25 pouce (6,35 mm) ou une plaque d'aluminium d'une épaisseur minimale de 0,5 pouce (12,7 mm) peut être utilisée pour adapter le moteur à une transmission classique.

2.2 ARBRE DE TRANSMISSION

Boucle de transmission obligatoire sur tous les véhicules non d'origine effectuant un run en 16,00 secondes ou moins. Voir Règlement Général 2.4, 2.11.

2.3 PONT ARRIERE

Les véhicules à transmission par chaîne doivent être équipés d'une protection de chaîne fait d'une épaisseur d'acier minimale de 0,125 pouce (3,1 mm) ou d'une épaisseur d'aluminium minimale de 0,250 pouce (6,35 mm), couvrant la largeur et la course supérieure de la chaîne jusqu'à l'axe des pignons.

SECTION 1C

ELECTRIC POWERED VEHICLES 7.50 (*4.50) SECONDS OR SLOWER

DESIGNATION:

Requirements and specifications for electric powered vehicles are the same as E.T. Bracket vehicles — Section 1A — with the following exceptions.

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS

1 - MOTOR

1.1 MOTOR

Electric motor(s) only permitted. Maximum height of electric motor output shaft centerline 36-inches (91.44 cm) on OEM trucks; all others 24-inches (60.96 cm). Vehicles with exposed motors must have a shield of .024-inch (.6 mm) steel, .032-inch (.8 mm) aluminum or .120-inch (3 mm) Lexan.

1.2 FUEL SYSTEM

All conversion vehicles must remove fuel tanks and fuel system, including vapor storage equipment, from vehicle.

2 - DRIVE TRAIN

2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.1 or 1.2 (2-disc maximum) mandatory on any car running 11.49 (*7.35) or quicker. Flywheel shield meeting SFI Spec 6.1, 6.2 or 6.3, or 9.1 mandatory on all cars running 11.49 (*7.35) or quicker. Exposed-motor electric powered vehicles with open frame, vented or brush replacement window motors must install a motor shield, minimum .024-inch (.6 mm) steel or .032-inch (.8 mm) aluminium, 360 degrees to provide protection from flying commutator bars, molten copper, plasma, etc. in event of motor overload. A motor plate, minimum ¼-inch (6.35 mm) steel or ½-inch (12.7 mm) aluminium, may be used to adapt traction motor to conventional transmission.

2.2 DRIVELINE

Driveline loop mandatory on any non-OEM vehicle running 16.00 seconds or quicker. See General Regulations 2.4, 2.11.

2.3 REAREND

Chain drive vehicles must be equipped with a chain guard constructed with minimum .125-inch (3.1 mm) steel or .250-inch (6.35 mm) aluminium, covering width and top run of chain to centerline of sprockets.

4 - CHASSIS**4.1 PLAQUE DE DEFLEXION, VEHICULES A CARROSSERIE OUVERTE**

Chaque véhicule doit être équipé d'un système protégeant le pilote en cas de surcharge du moteur. Le pilote doit être protégé contre d'éventuels éclats de barrettes de collecteur, de cuivre fondu ou de plasma, et contre des fragments de batterie et des projections d'électrolyte.

4.2 EMPATTEMENT

90 pouces (2,286 m) minimum, sauf si la voiture a un moteur d'origine ou s'il s'agit d'un véhicule reconverti à propulsion électrique équipé d'un moteur situé à l'emplacement original du moteur à combustion interne.

Les véhicules avec un empattement entre 90 pouces (2,286 m) et 40 pouces (1,016 m) ne peuvent pas dépasser 50 mph (80,5 km/h) en tout point de la piste.

8 - SYSTEME ELECTRIQUE**8.1 BATTERIES**

Toute batterie doit être solidement montée, et ne peut être placée dans l'habitacle. Les batteries doivent être installées de façon à résister à une charge verticale de 4 fois le poids du bloc batterie et à une charge horizontale de 8 fois le poids du bloc batterie ; chaque batterie ou bloc batterie doit être fixé à l'aide de boulons et de sangles proportionnels à la taille et au poids de la batterie. (Contacter la FIA pour les prescriptions). La batterie ne peut être placée au-dessus du sommet des pneus arrière ou effectuant la transmission sur les voitures à roues découvertes, ni en dehors des lignes de l'habitacle sur les voitures carrossées, sauf sur les voitures d'origine et de série à propulsion électrique La/les batterie(s) doi(ven)t être complètement isolée(s) de l'habitacle. Toutes les voitures à carrosserie ouverte doivent utiliser DES BATTERIES A ELECTROLYTE EN GEL, DES BATTERIES SECHES OU DES BATTERIES SCHELLEES ET VENTILEES AU NICKEL-CADMIUM A BAC HERMETIQUE ET A EVENT comme source d'énergie. L'habitacle doit être dépourvu de tout moteur et/ou de tout câblage à haute tension. Câblage lié aux instruments autorisé. Tout système de câblage lié au moteur doit être isolé du châssis du véhicule.

Se reporter au dessin pour la fixation des batteries.

8.2 SYSTEME DE FUSIBLES DES BATTERIES

Toutes les batteries doivent être équipées d'une protection contre les surcharges de courant. Coupe-circuit(s) ou fusible(s) autorisés. Ces dispositifs doivent être classés pour une tension en courant continu au moins égale à la tension nominale du bloc batterie. Le courant nominal doit être inférieur au courant de court-circuit que pourrait produire sans dommage le bloc batterie. Chaque sous-bloc de batterie doit être munis de fusibles séparés.

8.3 RECHARGE

Les batteries ne peuvent être rechargées que dans les stands ou autres zones désignées à cet effet. Tous les véhicules doivent être connectés à la terre de l'alimentation en courant alternatif pendant la recharge. Tous les chargeurs de batterie doivent être équipés d'un fusible de sortie supportant 600 volts et d'une intensité en courant continu d'au plus 125% de l'intensité maximale du chargeur.

8.4 MARCHÉ

Tous les véhicules doivent pouvoir indiquer clairement que la voiture est EN MARCHÉ, à l'exception des voitures d'origine. Un interrupteur activé de l'extérieur doit être installé à l'extérieur du véhicule et clairement indiquer la position 'ARRÊT'. Un triangle ROUGE doit être clairement apparent dès que le système d'allumage est en marche. Il peut s'agir d'un voyant lumineux ou d'un indicateur mécanique. Le bloc batterie doit être physiquement déconnecté lorsque l'interrupteur est sur la position 'arrêt'.

8.5 INTERRUPTEUR GENERAL

Tous les véhicules à l'exception des véhicules d'origine doivent être équipés d'un interrupteur de coupe-circuit général capable de couper toutes les fonctions électriques. L'interrupteur doit déconnecter la section du bloc batterie du moteur du reste du circuit ; si l'interrupteur est du type pousser/tirer, la poussée doit correspondre à la coupure.

4 - FRAME**4.1 DEFLECTOR PLATE, OPEN BODIED VEHICLES**

Each vehicle must have protection for driver from traction motor overload. Must protect driver from motor plasma, flying commutator bars, molten copper, bursting batteries and spraying electrolyte.

4.2 WHEELBASE

Minimum 90-inches (228.6 cm) , unless car has original motor or is a conversion electric powered vehicle with motor in original (internal combustion) location.

For vehicles with a wheelbase shorter than 90 inches (2.286 m) but greater than 40 inches (1.016 m), vehicle cannot exceed 50 mph (80.5 km/h) at any point on the race track.

8 - ELECTRICAL**8.1 BATTERIES**

Must be securely mounted and outside driver compartment. Batteries must be installed so as to withstand a force 4 times (vertical) and 8 times (horizontal) the weight of the battery pack, and each battery or battery pack must be secured with bolts and straps commensurate with the size and weight of the battery. (Contact NHRA for requirements.) Battery may not be located above the top of rear or drive tires in open wheeled cars, nor outside body lines in bodied car, except for OEM production line electric powered vehicle. Battery(s) must be completely sealed from driver compartment. All open-bodied vehicles must use ABSORBED GLASS MAT, STARVED ELECTROLYTE, or SEALED VENTED NI-CAD batteries for power source. Traction motor and / or any high current wiring may not be located in driver's compartment. Instrumentation wiring permitted. All traction motor wiring must be isolated from vehicle chassis. Refer to proper securing of battery (see drawing).

8.2 FUSING OF BATTERIES

All battery packs must have over current protection. Circuit breaker(s) or fuse(s) permitted. Such protection devices must have a DC voltage rating equal to or greater than the nominal pack voltage. Current Rating must be lower than a short circuit current that pack can produce without damage. Battery sub-packs must be individually fused.

8.3 RECHARGING

Batteries may be recharged in pits or other designated areas only. All vehicles must be connected to AC power supply (earth) ground when charging. All battery chargers must be equipped with an output fuse rated for 600 volts and a current capacity at most 125% of maximum charger DC output.

8.4 IGNITION

All vehicles must have a visible indication of a "LIVE" car, except OEM. An externally activated switch or switch control must be installed on the outside of the vehicle and clearly marked as to OFF position. A RED triangle must be clearly visible whenever power system is turned ON. This may be a light or mechanical indicator. Traction battery pack must be physically disconnected when switch is in the OFF position.

8.5 MASTER CUTOFF

All vehicles except OEM must incorporate a master electrical disconnect switch that must disable all electrical functions. Switch must disconnect traction motor battery pack section of the circuit, and if the switch is a push-pull design, push motion must be "off" function.

8.6 CABLAGE

Tout câblage à haute tension doit être installé et fixé de façon à éviter tout contact avec le pilote et/ou des spectateurs. Tout câblage d'une tension supérieure à 24 volts doit être entièrement couvert.

8.6 WIRING

All high voltage wiring must be located and secured to prevent contact by driver and/or spectators. Any wiring with voltage in excess of 24 volts must be completely covered.

SECTION 2

PRO MODIFIED

DESIGNATION

PM, précédé du numéro de la voiture. Véhicules suralimentés consommant du méthanol ou véhicules à carrosserie complète, à injection de protoxyde d'azote, consommant de l'essence. Tous les engagés doivent démarrer sans intervention extérieure à l'aide de démarreurs embarqués.

CLASSES

Atmosphérique, essence, injection de protoxyde d'azote. Cylindrée maximum : 740 pouces cubes (12,126 cm³), poids minimal : 2400 livres (1088,6 kg).

Les modèles de carrosserie construits avant 1959 peuvent retirer 25 livres (11,3 kg) du poids minimal.

Les modèles de carrosserie construits après 2000 doivent ajouter 25 livres (11,3 kg) au poids minimal.

Suralimenté, méthanol. Cylindrée maximum : 527 pouces cubes (8,636 cm³), poids minimal : 2700 livres (1224,4 kg).

EXIGENCES & SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

1.1 CARBURATEUR

Tout nombre et tout type de carburateurs peuvent être utilisés. Injection de carburant autorisée.

1.2 CULASSES

Culasses hémisphériques, culasses avec tiges de soupapes parallèles ou non autorisées. Culasses taillées dans la masse autorisées. Toutes configurations et dimensions de soupapes autorisées sauf sur les voitures suralimentées où la dimension maximale est de 2,40 pouces (61,0 mm) pour la soupape d'admission et de 1,90 pouces (48,3 mm) pour la soupape d'échappement. Maximum une bougie par cylindre.

1.3 MOTEUR

Moteur d'automobile V8 à 90 degrés alternatif atmosphérique à combustion interne et un seul arbre à cames obligatoire. Les axes du vilebrequin doivent couper les axes des alésages de cylindres et être symétriques. L'espacement maximal entre les axes de cylindres sur les combinaisons hémisphériques taillées dans la masse est de 4,900 pouces (124,5 mm) et de 5,000 pouces (127,0 mm) sur toutes les autres combinaisons. Un seul moteur autorisé. Le moteur doit être équipé d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur respectant la Spéc. SFI 7.1. Le cas échéant, l'arbre d'équilibrage doit respecter la Spéc. SFI 18.1. Pour les moteurs suralimentés, un système positif (flasque, lèvres, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culbuteurs. Le flasque/lèvre doit s'étendre au delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s).

1.4 REcul DU MOTEUR

Recul maximal du moteur limité à 10 pour cent de l'empattement mesuré depuis l'axe avant jusqu'au milieu de l'orifice de la bougie avant.

1.5 SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Système d'échappement de type compétition exigé. Les gaz d'échappement doivent être dirigés de la carrosserie vers l'arrière, dans la direction opposée à celle du pilote et du circuit de carburant.

1.6 CARBURANT

Essence de compétition sans plomb agréée par la FIA obligatoire, voir Règlement Général 1.6. Ou méthanol, voir Règlement Général 1.9. Essence, éthanol, méthanol avec protoxyde d'azote

SECTION 2

PRO MODIFIED

DESIGNATION

PM, preceded by car number. Supercharged, methanol-burning or nitrous-oxide-injected, gasoline-burning full-bodied vehicles. All entries must be self-starting with onboard starters.

CLASSES

Normally aspirated, gasoline, nitrous oxide injection or methanol with nitrous oxide injection. Maximum 740 cubic-inch displacement (12.126 cm³), 2,400 pounds (1,088.6 kg), minimum weight.

Body model older than year 1959 may deduct 25 pounds (11.3 kg) from minimum weight.

Body model newer than year 2000 must add 25 pounds (11.3 kg) to minimum weight.

Supercharged, methanol. Maximum 527 cubic-inch displacement (8,636 cm³), 2,700 pounds (1,224.4 kg) minimum weight.

REQUIREMENTS & SPECIFICATIONS

1 - ENGINE

1.1 CARBURETOR

Any number and type of carburetors may be used. Fuel injection permitted. Electronic fuel injection permitted.

1.2 CYLINDER HEADS

Hemi, canted-valve, or wedge cast heads permitted. Billet heads permitted. Any valve configuration or valve size permitted except on supercharged cars where maximum intake valve size is 2.40» (61.0mm) and 1.90» (48.3mm) on exhaust valve. Maximum one spark plug per cylinder.

1.3 ENGINE

Internal-combustion, reciprocating, single-camshaft, 90-degree V-8 automotive-type engine mandatory. Crankshaft centre line must intersect cylinder bore centrelines and be symmetrical.

Maximum bore center on billet hemi combinations is 4.900 inches (124.5 mm) and 5.000 inches (127.0 mm) on all other combinations. Maximum bore center on all engines is 5.000 inches (127.0 mm). Only one engine permitted. Engine must be equipped with a properly fitting lower-engine-ballistic/restraint device meeting SFI Spec. 7.1. When used, harmonic balancer must meet SFI Spec. 18.1. On supercharged engine, a positive method (flange, lip, etc.) must be attached to the intake manifold or engine block to retain both the front and rear manifold to block gaskets in the event the engine crankcase/lifter becomes over-pressurized. The flange/lip must extend past the surface of the gasket and be contoured to closely fit the block and manifold surfaces to prevent the gasket(s) from extruding.

1.4 ENGINE SETBACK

Maximum engine setback limited to 10 percent of wheelbase as measured from centerline of front spindle to center of front spark-plug hole.

1.5 EXHAUST SYSTEM

Competition type exhaust system required. Exhaust gases must be directed out of car body, rearward, away from driver and fuel system.

1.6 FUEL

FIA-accepted unleaded racing gasoline mandatory, see General Regulations 1.6. Or methanol, see General Regulations 1.9. Gasoline, ethanol, methanol with nitrous oxide allowed. The use

autorisé. Utilisation d'oxyde de propylène et/ou de nitrométhane interdite. Voir Règlement Général 1.13.

of propylene oxide and/or nitromethane prohibited. See General Regulations 1.13.

1.7 SYSTEME DE CARBURANT

Aucune pièce du système de carburant ne peut être montée sur la cloison pare-feu. Cellule de carburant non d'origine recommandée. La cellule de carburant doit être équipée d'une mise à l'air libre vers l'extérieur de la carrosserie et d'un pare-étincelles pour isoler l'habitacle. Elle doit être munie d'un dispositif de verrouillage à engagement positif. Cellule de carburant conforme à la Spéc. SFI 28.1 ou norme FIA appropriée montée devant le radiateur autorisée ; doit être montée entre les longerons, dans un cadre en tube rond d'au moins 1 pouce 1/4 de diamètre extérieur x 0,065 pouce de tube au chrome-molybdène (31,8 x 1,65 mm). Un réservoir supplémentaire à essence, méthanol et/ou éthanol est autorisé. Systèmes artificiels de chauffage ou de refroidissement (par ex. : réservoirs réfrigérés, glace, fréon, etc.) interdits. Systèmes de circulation ne faisant pas partie du système normal de pompe à carburant, interdits. Voir Règlement Général 1.5.

Maximum deux cellules ou réservoirs autorisés.

1.7 FUEL SYSTEM

No part of the fuel system may be mounted on firewall. Aftermarket fuel cell recommended. Fuel cell must be vented to outside of the body and equipped with a flash shield to isolate driver compartment. Fuel cell must have positive-lock cap. Fuel cell meeting SFI Spec 28.1 or appropriate FIA standard mounted in front of radiator permitted; must be mounted between frame rails and enclosed in a round tube frame, minimum 1 1/4-inch O.D. x .065-inch chromemoly tubing inch (31.8 x 1.65 mm). Extra tank for gasoline, methanol, and/or ethanol is permitted. Artificial cooling or heating systems (i.e., cool cans, ice, Freon, etc.) prohibited. Circulating systems, not part of normal fuel-pump system, prohibited. See General Regulations 1.5.

Maximum two cells or tanks allowed.

1.8 PRISE D'AIR D'INJECTION

La prise d'air d'injection ne doit pas dépasser de plus de 16 pouces (40,6 cm) à l'avant de l'axe du cylindre du moteur avant, ne doit pas dépasser de plus de 10 pouces (25,4 cm) à l'arrière de l'axe du cylindre moteur arrière ; sa hauteur ne doit pas dépasser le sommet du pare-brise.

1.8 INJECTOR SCOOP

Injector scoop may not extend more than 16 inches (40.6 cm) forward of the center of the forward engine cylinder, may not extend more than 10 inches (25.4 cm) behind the center of the rear engine cylinder, may not be higher than the top of the roof.

1.9 COLLECTEUR D'ADMISSION

Panneau de protection contre l'éclatement obligatoire pour tous les engagés. Spéc. SFI 23.1 obligatoire pour les moteurs à compresseur, recommandée pour les moteurs à protoxyde d'azote.

1.9 INTAKE MANIFOLD

Manifold burst panel mandatory on all entries. SFI Spec. 23.1 mandatory on supercharger engine, recommended on nitrous oxide injected engine.

1.10 PROTOXYDE D'AZOTE

Maximum de deux bonbonnes, avec 15 livres (6,8 kg) maximum par bonbonne. Aucune bonbonne ne peut être activée tant que le «burn out» n'est pas terminé. Les soupapes sur les canalisations ne sont pas acceptées en tant que fermeture de la bouteille dans les voies de présentation. Les systèmes à poussoir sont acceptés. Un interrupteur de type HOBBS est obligatoire. Le système de protoxyde d'azote doit être déclenché par un interrupteur lorsque le papillon de gaz est ouvert à fond. Toutes les bonbonnes d'azote doivent respecter une période de validité de cinq ans et doivent porter l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bar). Voir aussi Règlement Général 1.10.

1.10 NITROUS OXIDE

Maximum of two bottles, with a 15-pound (6.8 kg) maximum per bottle. No bottle may be turned on until after burnout is completed. No inline valves accepted as bottle shutoff in staging lanes. Push systems accepted. HOBBS switch mandatory. Nitrous system must be activated by a wide-open throttle switch. All nitrous bottles must be within a five-year expiration date and be stamped as meeting minimum CE or DOT-1800 pound (124 bar) rating.

See also General Regulations 1.10.

1.11 CONDUITES D'HUILE

Voir Règlement Général 1.12.

1.11 OIL LINES

See General Regulations 1.12.

1.12 COMPRESSEUR

Type Roots standard ou high helix obligatoire. Tout compresseur à vis autre que d'origine est interdit. La longueur maximale depuis l'avant de la poulie d'entraînement du compresseur jusqu'au bord avant du rotor est de 15 pouces (381 mm). Les poulies d'entraînement décalées ne peuvent pas être utilisées pour allonger la mesure acceptée. Toutes les configurations des collecteurs et les emplacements des compresseurs doivent être acceptés avant la compétition. L'utilisation d'élargisseurs, carters modifiés, ou de méthodes de fixation pour déplacer le compresseur vers l'arrière au-delà de la distance spécifiée est interdite. Un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur, de Spéc. SFI 23.1, plus un système de retenue de Spéc. SFI 14.2, sont obligatoires. Une protection de la courroie du compresseur est obligatoire et doit protéger à la fois les conduites de carburant et les conduites d'huiles. Les limites maximales de surmultiplication sur toutes les combinaisons sont de 20 %. L'identification des constructeurs doit être clairement visible sur toutes les poulies d'entraînement. Intercoolers, compresseurs à vitesse variable, turbocompresseur(s) interdits dans les deux classes. L'injection de protoxyde d'azote est interdite pour les moteurs suralimentés. Voir Règlement Général 1.14, 1.15.

1.12 SUPERCHARGER

Standard or high-helix Roots-type mandatory. Screw-type supercharger prohibited. The maximum length from the front of the supercharger drive pulley to the leading edge of the rotor is 15 inches (381 mm). Offset drive pulleys may not be used to add to the accepted measurement. All manifold configurations and supercharger locations must be accepted prior to competition. The use of spacers, modified cases, or attaching methods to move the supercharger rearward in excess of the specified amount is prohibited. Manifold burst panel meeting SFI Spec 23.1 plus restraint system meeting SFI Spec 14.2 mandatory. Supercharger belt guard mandatory and must shield both oil and fuel lines. Maximum supercharger overdrive on all combinations is 20 percent. Manufacturers identification must be clearly visible on all drive pulleys. Intercoolers, variable multi-speed supercharger devices, turbocharger(s) prohibited in both classes. Nitrous oxide injection with supercharged engines prohibited. See General Regulations 1.14, 1.15.

1.13 TUBES DE MISE A L'AIR LIBRE

Tous les matériaux des tubes doivent être résistants au feu et acceptés par la FIA avant d'être utilisés.

1.13 VENT TUBES

All tubing material must be flame resistant and be FIA accepted prior to use.

1.14 COMMANDE DES GAZ

La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre.

1.14 THROTTLE

Throttle control must be manually operated by driver's foot. Electronics, pneumatics, hydraulics, or any other device may in no way affect the throttle operation.

2 - TRANSMISSION**2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR**

Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.2, 1.4 ou 1.5 et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.3, obligatoires. Trois disques au maximum avec les moteurs à azote et deux disques au maximum avec les moteurs suralimentés. Profondeur maximale du blindage de volant moteur : 8 pouces 5/8 (21.9 cm). L'embrayage doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. La butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts, leviers, étages, etc. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. Filtre d'échappement de l'embrayage/la cloche d'embrayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.8.

2.2 ARBRE DE TRANSMISSION

Peut être modifié ou fabriqué pour convenir à des unités modifiées. Les voitures à traction avant peuvent être converties en traction arrière. Chaque arbre de transmission doit avoir à ses extrémités des boudes sur 360 degrés, à 6 pouces maximum (152 mm) des joints en U. Tube enfermement complètement sur 360 ° l'arbre de transmission et s'étendant sur au moins 9 pouces (229 mm) à partir de l'arbre de transmission arrière. L'épaisseur minimum de la protection en tube d'acier est de 0,050 pouces (1,27 mm). Peut être en deux pièces avec au minimum 6 boulons de Grade 8 et de 3/8 de pouce (9,5 mm).

2.3 PONT ARRIERE

Essieux non d'origine avec goujons d'un diamètre minimum de 5/8 de pouce (16 mm) et dispositif de retenue de l'essieu non d'origine **obligatoires**. Axes avec roues planétaires soudées interdits. Essieux entièrement flottants ou rigides obligatoires. Le rapport final est limité à 4,56 pour les véhicules suralimentés.

2.4 TRANSMISSION

Transmission non d'origine à planétaires ou sans embrayage, avec 5 vitesses avant maximum pour les voitures à l'azote et 3 vitesses avant pour les voitures suralimentées, et marche arrière, autorisée. Si suralimentations, systèmes de sur-multiplication ou de sous-multiplication interdits dans la transmission. Deux changements de vitesse avant maximum (doubleur de gamme interdit). Le rapport final est limité à 1:1 pour les voitures suralimentées. Mécanismes d'entraînement du convertisseur non d'origine à planétaires acceptés. Convertisseurs de couple taillés dans la masse obligatoires. Cloche d'embrayage conforme à la Spéc. SFI 6.3 obligatoire. Blocage des convertisseurs ou de la surmultiplication interdits. Tous les composants, y compris dans leur utilisation, doivent être acceptés par la FIA avant la compétition. Le desserrage des freins de transmission doit être contrôlé par le pied gauche du pilote. Les mécanismes de changement de vitesses automatiques, temporisés, pneumatiques, électriques, électroniques, hydrauliques, etc. sont interdits, chaque changement de vitesse individuel devant être sous le contrôle manuel du pilote. Blindage de transmission respectant la Spéc. SFI 4.1 obligatoire. Voir Règlement Général 2.12, 2.13.

3 - FREINS & SUSPENSION**3.1 FREINS**

Freins automatiques interdits ; les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Freins hydrauliques obligatoires sur les quatre roues. Les canalisations de freins doivent passer à l'extérieur de la zone du volant moteur et de l'arbre de transmission. Doubles maîtres-cylindres montés au-dessus des longerons obligatoires. Canalisations de freins en acier obligatoires. Verrouillage de tuyauterie autorisé. Un solénoïde et un bouton pour ce verrouillage seulement. Il est interdit d'utiliser tout autre contacteur électrique, pneumatique, hydraulique, etc. dans le système de freinage. Voir Règlement Général 3.1.

3.2 DIRECTION

Direction de série à l'emplacement conventionnel, obligatoire. Volant à démontage rapide disponible dans le commerce conforme à la spéc. SFI 42.1, obligatoire. Diamètre minimal du volant, 11 pouces (279 mm). Voir Règlement Général 3.3.

3.3 SUSPENSION

Suspension automobile complète de série, obligatoire. Un amortisseur hydraulique par roue, au minimum. Unités

2 - DRIVETRAIN**2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD**

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.2, 1.4 or 1.5 and flywheel shield meeting SFI Spec 6.3 mandatory. Three discs maximum with nitrous engines and two discs maximum with supercharged engines. Maximum depth of flywheel shield: 8 5/8 inches (21.9 cm). Clutch must be manually operated by driver's foot: Electronics, pneumatics, hydraulics, or any other device may in no way affect the clutch system. Throwout bearing must release all fingers, levers, stages, etc. simultaneously. Staged or variable release clutches of any description prohibited. See General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.8.

2.2 DRIVELINE

May be modified or fabricated to fit altered units. Front-wheel-drive cars may be converted to rear-wheel drive. Each end of driveshaft must have round 360-degree driveshaft loops within 6 inches (152 mm) of U-joints. Full 360-degree driveshaft tube mandatory over yoke, extending from transmission tail shaft a minimum length of 9 inches (229 mm). Minimum thickness of steel tube housing is .050-inch (1.27 mm). Two piece accepted with minimum 6 3/8-inch (9.5 mm) Grade 8 bolts.

2.3 REAR END

Aftermarket axles with minimum 5/8-inch-diameter (16 mm) studs and axle-retention device mandatory. Welded spider gears prohibited. Full-floating or live axle units **mandatory**. Final rear-end ratio higher than 4.56 prohibited on supercharged cars.

2.4 TRANSMISSION

Aftermarket planetary or clutchless transmission, with a maximum of five forward speeds for nitrous cars and three forward speeds for supercharged cars, and reverse permitted. Supercharged entries, overdrive or underdrive units are prohibited in any part of drivetrain. Two forward shifts maximum (split-shifting prohibited). Final gear ratio may not exceed 1:1 on supercharged cars. Aftermarket planetary converter drive units accepted. Billet torque converters mandatory. SFI 6.3 bellhousing mandatory. Lock up converters or overdrive units prohibited. All components and their proposed use must be FIA accepted prior to competition. Transmission brake release must be a function of the driver's left foot. Automated, timer-type, pneumatic, electric, electronic, hydraulic, etc. shifting mechanism prohibited; each individual shift must be a function of the driver and controlled manually. Transmission shield meeting SFI Spec. 4.1 mandatory. See also General Regulations 2.12, 2.13.

3 - BRAKES & SUSPENSION**3.1 BRAKES**

Automated brakes prohibited; application and release of brakes must be a function of the driver. Four-wheel hydraulic brakes mandatory. Brake lines must be out of flywheel and driveline area. Dual master cylinders mounted above frame rails mandatory. Steel brake lines mandatory. Line-loc permitted. One line-loc solenoid. Any other electrical, pneumatic, hydraulic, etc. switch prohibited in brake system. See General Regulations 3.1.

3.2 STEERING

Stock-type steering in conventional location mandatory. Commercially available quick-disconnect steering wheel meeting SFI Spec 42.1 mandatory. Minimum steering-wheel diameter 11 inches (279 mm). See General Regulations 3.3.

3.3 SUSPENSION

Full automobile production systems mandatory. Minimum one hydraulic shock absorber per wheel. Fabricated units permitted.

fabriquées autorisées. L'allègement d'éléments de série est interdit. Suspensions rigides et essieux avant rectilignes sont interdits. Verrouillage des amortisseurs interdit. Minimum 1 pouce (25,4 mm) de course avant arrière. Verrouillage des amortisseurs interdit. Voir Règlement Général 3.4.

Lightening of stock components prohibited. Rigid-mounted suspensions or straight front axles prohibited. Lockup shocks prohibited. Minimum travel front and rear 1 inch (25.4 mm). Lock-up shocks prohibited. See General Regulations 3.4.

3.4 BARRÉS «WHEELIE»

Autorisées. Longueur maximale de 104 pouces (264,2 cm) mesurée de l'axe du carter de pont arrière au centre de la roue équipée d'une barre «wheelie». Les roues doivent être non métalliques. Voir Règlement Général 3.6.

3.4 WHEELIE BARS

Permitted. Maximum 104 inches (264.2 cm) as measured from centerline of rear-end housing to center of wheelie-bar wheel. Wheels must be non-metallic. See General Regulations 3.6.

4 - CHASSIS

4.1 LEST

Autorisé. Lest maximum autorisé 250 livres (113 kg). Tout lest monté sur ou à l'avant de la barre transversale avant est limité à un poids maximal de 30 livres (13,6 kg), support compris. La longueur maximale du support est de 12 pouces (30,5 cm) mesurée depuis l'avant de la barre transversale. La distance maximale entre la plaque moteur avant et l'avant du support est de 36 pouces (91,5 cm). Le support peut être composé soit d'un tube d'au minimum 1 ¼ pouce (31,8 mm) x 0,058 pouce (1,47 mm) d'épaisseur de paroi en chrome-molybdène muni au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de 3/8 pouce (9,5 mm) pour les attaches, soit d'une plaque en aluminium 6061 T6 d'au minimum ¼ pouce (6,35 mm) munie au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de ½ pouce (12,7 mm) pour les attaches. Toutes les autres barres de poids, plaquettes, etc. doivent utiliser des boulons SAE de Grade 8 d'un diamètre minimal de ½ pouce (12,7 mm) pour la fixation. Voir Règlement Général 4.2.

4 - FRAME

4.1 BALLAST

Permitted. Maximum allowable ballast 250 pounds (113 kg). Any ballast mounted on, or in front of, forward crossmember is limited to 30 pounds (13.6 kg) maximum, including bracket. Maximum length of bracket 12 inches (30.5 cm), measured from the front of the crossmember. Maximum distance from front motor plate to front of bracket is 36 inches (91.5 cm). Bracket may be constructed of either minimum 1 ¼-inch (31.8 mm) x .058-inch (1.47 mm) wall round chromoly tubing with minimum four (4) 3/8-inch-diameter (9.5 mm) SAE Grade 8 bolts for attachment, or of minimum 1/4-inch (6.35 mm) 6061 T6 aluminum plate with minimum four (4) 1/2-inch (12.7 mm) SAE Grade 8 bolts for attachment. All other weight bars, pucks, etc. must use minimum 1/2-inch-diameter (12.7 mm) SAE Grade 8 bolts for attachment. See General Regulations 4.2.

4.2 GARDE AU SOL

Au minimum 3 pouces (76 mm) de l'avant de la voiture à 12 pouces (305 mm) derrière l'axe des essieux avant, et 2 pouces (5,1 cm) pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile et des tuyaux d'échappement.

4.2 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (76 mm) from front of car to 12-inches (305 mm) behind centerline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan and exhaust headers.

4.3 PARACHUTE

Deux parachutes obligatoires. Points d'ancrage des suspentes séparés avec au minimum des boulons chemisés 12.9 d'1/2 pouce (12 mm) (grade 8). Voir Règlement Général 4.8.

4.3 PARACHUTE

Two parachutes mandatory. Separate shroud-line mounting points with minimum 1/2 inch (12 mm) sleeved 12.9 (grade 8) bolts. See General Regulations 4.8.

4.4 CAGE DE SECURITE

Le châssis doit porter le nom du constructeur, le numéro de série et la date de construction, et être conforme à la Spéc. SFI 25.1E. Les véhicules de plus de 2.800 livres (1.270 kg) doivent être conformes à la Spéc. SFI 25.2. Diamètre minimal extérieur du montant supérieur arrière du moteur 32 x 1,5 mm (1,250 x 0,058 pouces) obligatoire sur les véhicules non équipés de longerons doubles. Dépôts de métal sur le châssis interdits ; peinture autorisée. Le châssis doit être inspecté tous les trois ans par l'ASN et porter une étiquette de série avant de participer à un run. Un capotage de la cage de sécurité conforme à la Spéc. SFI 45.1 est obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec les éléments de la cage de sécurité.

4.4 ROLL CAGE

Chassis must have manufacturer's name, serial number, and date of manufacture. Chassis must meet SFI Spec 25.1E. Vehicle over 2,800 pounds (1,270 kg) must meet SFI Spec 25.2. Upper rear engine mounting minimum O.D. 32 x 1.5 mm (1.250 x 0.058 inch) mandatory on cars without double frame rails. Plating of chassis prohibited; painting permitted. Chassis must be inspected yearly by ASN and have a valid serialized SFI sticker affixed to roll cage before participation. Roll-cage padding meeting SFI Spec 45.1 mandatory anywhere driver's helmet may come in contact with roll-cage components.

4.5 EMPATTEMENT

100 pouces (254 cm) minimum, 115 pouces (292,1 cm) maximum. Camions de type fourgon, 140 pouces (355,6 cm) maximum ; S10, Dakota, Ranger, 125 pouces (317,5 cm) maximum.

4.5 WHEELBASE

Minimum 100 inches (2540 mm), maximum 115 inches (2921 mm). Full-size trucks, maximum 140 inches (3556 mm); S10, Dakota, Ranger, maximum 125 inches (3175 mm).

5 - PNEUS & ROUES

5.1 PNEUS

Ne doivent pas dépasser la carrosserie. Circonférence minimum du pneu arrière de 109 pouces (2768 mm) pour une pression pneu de 5 livres sur les voitures suralimentées. Voir Règlement Général 5.1.

5 - TIRES & WHEELS

5.1 TIRES

May not extend outside body line. Minimum rear tire circumference 109 inches (2768 mm) at tire pressure 5 lbs on supercharged cars. See General Regulations 5.1

5.2 ROUES

Roues arrière conformes à la Spéc. SFI 15.1 obligatoires. Boulons de roues en acier exigés. Voir Règlement Général 5.2.

5.2 WHEELS

Bead lock rear wheels meeting SFI Spec 15.1 mandatory. Steel wheel studs required. See General Regulations 5.2.

6 - INTERIEUR

6.1 FEUILLE DE METAL

L'intérieur de l'habitacle doit être en aluminium, en acier ou en fibre de verre. Magnésium interdit. Voir Règlement Général 6.1.

6 - INTERIOR

6.1 SHEET METAL

Driver compartment interior must be aluminum, steel or carbon fiber. Magnesium prohibited. See General Regulations 6.1.

6.2 SIEGE DU PILOTE

Capitonnage du siège ralentissant la vitesse de propagation du feu obligatoire si un siège métallique est utilisé. Le cadre du siège doit être installé en tant que partie permanente du châssis. Le pilote doit prendre place à droite ou à gauche de l'arbre de transmission.

Voir Règlement Général 6.2.

6.3 FILET DE VITRE

Filet de vitre conforme à la Spéc. SFI 27.1 obligatoire. Voir Règlement Général 6.3.

7 - CARROSSERIE**7.1 CARROSSERIE**

Toutes les voitures doivent avoir une carrosserie complète. Coque d'origine ou remplacement par un matériau composite obligatoire. Il est possible de couper, enfoncer ou sectionner la carrosserie, ou de procéder à toute autre modification du contour, de la longueur et de la largeur dans la mesure où l'aspect d'origine de la carrosserie peut être identifié. Pour faire de la place pour le déplacement de la carrosserie/des modifications de l'empattement autorisées, l'extrémité avant peut être allongée dans la zone entre le pare-brise et le capot moteur. L'ouverture de toutes les vitres doit être retenue à raison de 50% de celle originale. La carrosserie doit être fixée en permanence au cadre ou au châssis. Les carrosseries d'une seule pièce ou de type Funny Car sont interdites. Porte-à-faux avant ne dépassant pas la plus longue des deux mesures suivantes : 45 pouces (1143 mm) à partir de l'axe de l'essieu avant, ou d'origine. Les copies d'éléments de carrosserie légers qui ne sont pas de série sont autorisées dans la mesure où la carrosserie utilisée conserve le même aspect. Les trous ne sont pas autorisés à l'arrière de la carrosserie. Deux ouvertures articulées ne dépassant pas 120 pouces carrés (774,2 cm²) au total sont autorisées. Extensions du spoiler latéral d'1 pouce (25,4 mm) maximum et ailes élargies (élargisseurs) autorisées. L'élargisseur ne doit pas dépasser la moitié de l'ouverture de roue. Les nouveaux plans de voiture doivent être soumis au Directeur Technique de l'ASN pour approbation de la conception avant construction de la carrosserie, avec trois photos de la carrosserie complète avant peinture.

Si un style particulier de carrosserie peut porter un préjudice à la spécificité du concurrent, des ajustements peuvent être réalisés à tout moment sur décision de la FIA.

7.2 PORTIERES

Les deux portières doivent pouvoir être actionnées de l'intérieur et de l'extérieur. Répliques exactes en fibre de verre ou en fibre de carbone autorisées. Il doit y avoir une plaque de déflexion en feuille métallique entre les ailes et le bord avant des portières.

7.3 CLOISON PARE-FEU

Doit être en acier, 0,024 pouces (0,6 mm) minimum. Il est permis de déplacer la cloison pare-feu de série vers l'arrière pour installer le moteur. Aluminium, magnésium ou matériaux composites interdits. Voir Règlement Général 7.4.

7.4 PLANCHER

Il est permis de remplacer un plancher de série par de la fibre de carbone, de l'acier de 0,024 pouce (0,061 mm) ou de l'aluminium de 0,032 pouce (0,8 mm) d'épaisseur. L'apparence et l'emplacement des planchers de remplacement doivent être les mêmes que ceux des planchers de série. Du côté du pilote, le bac de plancher doit être en acier, et il doit être soudé en place depuis le pare-feu jusqu'à l'arrière du siège pilote. Panneaux d'intérieur en magnésium interdits. Voir Règlement Général 7.5.

7.5 CAPOT ET CARENAGE DE CAPOT

Autorisés ; une seule ouverture. Le carénage ne peut s'élever à plus de 14 pouces (35,5 cm) au-dessus de la surface de capot d'origine mesurée à partir de la base du carénage de capot. Il doit être fini et peint en harmonie avec la peinture de la carrosserie. Capteurs, transmetteurs, mises à l'air libre, flexibles, câbles, etc. interdits à l'intérieur du carénage de capot. Quatre fixations minimum doivent être utilisées sur le bord avant de tout capot s'ouvrant par l'avant. Panneau de protection au sommet du carénage de capot autorisé. Voir Règlement Général 7.6.

7.6 FEU ARRIERE

Feu arrière en bon état de fonctionnement obligatoire.

6.2 DRIVERS SEAT

Flame retardant seat pad mandatory if metallic seat is used. Seat frame must be installed as a permanent part of the chassis. Driver must sit of either left or right side of driveshaft. See General Regulations 6.2.

6.3 WINDOW NET

Window net meeting SFI Spec 27.1 mandatory. See General Regulations 6.3.

7 - BODY**7.1 BODY**

All cars must have full body. Original OEM body or replica shell mandatory. Chopping, channelling, sectioning, or other alterations to contour, length or width permitted as long as the body can be identified with original appearance. To accommodate allowable body relocation/wheelbase modifications, front end may be lengthened in cowl area. All windows must be retained with 50 % of original opening showing. Body must be permanently attached to the frame or chassis. One-piece or Funny Car-type bodies prohibited. Maximum front overhang 45 inches (1143 mm) from centerline of front spindle, or OEM, whichever is greater. Lightweight aftermarket replica body components permitted as long as same appearance is retained for body being used. No holes permitted in rear of body. Two hinged openings with total maximum of 120 square inches (774.2 cm²) permitted. Maximum 1-inch (25.4 mm) rocker panel extensions and fender flares (lips) permitted. Lip may not extend beyond forward half of wheel opening. New car plans must be submitted to ASN Technical Director for design approval prior to body construction, along with three photos of completed body prior to painting.

If a particular body style creates a condition that is detrimental to the variety of the eliminator, adjustments may be made at any time, at the discretion of the FIA competition department.

7.2 DOORS

Both doors must be functional from inside and outside. Exact duplicates in fiberglass or carbon fiber permitted. Doors must have sheet-metal deflector plate between fenders and leading edge of doors.

7.3 FIREWALL

Minimum .024-inch (.6 mm) steel mandatory. Moving stock firewall rearward for engine installation permitted. Aluminum, magnesium, or composite prohibited. See General Regulations 7.4.

7.4 FLOOR

Replacing stock floors with carbon fiber or .024-inch (.6 mm) steel or .032-inch (.8 mm) aluminum permitted. Replaced floors must be stock in appearance and location. Driver's-side floor pan must be steel and must be welded in place extending from firewall to back of drivers seat. Magnesium interior panels prohibited. See General Regulations 7.5.

7.5 HOOD & HOOD SCOOP

Permitted, one opening only. May not extend more than 14 inches (35.5 cm) above height of original hood surface as measured from base of hood scoop. Must be finished and painted to follow body paint scheme. Sensors, transducers, vents, wiring, hoses, etc. prohibited inside hood scoop. A minimum of four fasteners must be used on the leading edge of all lift-off hoods. Burst panel on top of hood scoop permitted. See General Regulations 7.6.

7.6 TAILLIGHT

Functional taillight mandatory.

- 7.7 PASSAGES DE ROUES**
Les passages de roue arrière doivent être séparés pour chaque pneu. Doivent isoler les roues de l'habitacle.
- 7.8 PARE-BRISE, VITRES**
Vitres complètes obligatoires ; du matériau polycarbonate tel le Lexan MR 4000, d'une épaisseur d'1/8 de pouce (3,0 mm), est autorisé. Les vitres doivent être fermées ; elles n'ont pas besoin d'être en état de fonctionnement. Il est permis de couper et/ou d'entailler le pare-brise s'il est couvert par le capot et/ou le carénage.
Les vitres latérales doivent comporter une ouverture d'un diamètre minimal de 4 pouces (100 mm) (une par côté).
Les vitres latérales doivent comporter pour tous les engagés une ouverture d'un diamètre minimal de quatre pouces (10,2 cm) près du pilote. Voir Règlement Général 7.8.
- 7.9 AILES**
L'aile arrière ou le spoiler doivent être acceptés par le Département Technique de l'ASN avant la compétition.
- 7.7 WHEELWELLS**
Rear wheelwells must be separate for each tire. Must provide a bulkhead between wheel and driver compartment.
- 7.8 WINDSHIELD, WINDOWS**
Full windows mandatory, 1/8-inch (3.0 mm) polycarbonate material, such as Lexan MR 4000, permitted. Windows must be closed; need not be operative. Cutting and/or notching windshield permitted if covered by hood and/or scoop.

Minimum 4-inch-diameter (100 mm) opening on side windows of all entries mandatory (1 per side).
The side windows on all entries must have a minimum four-inch (10.2 cm) diameter opening adjacent to the driver. See General Regulations 7.8.
- 7.9 WING**
Rear wing or spoiler must be accepted by ASN Technical Department prior to competition.
- 8 - SYSTEME ELECTRIQUE**
- 8.1 BATTERIE**
Deux batteries maximum ; poids total avec électrolyte, pleinement chargée, boîte de batterie comprise : 70 kg (150 livres). Installation dans le coffre autorisée. Batteries ou moteurs de démarrage externes non autorisés. Voir Règlement Général 8.1.
- 8.2 ALLUMAGE**
Aucune modification par rapport aux spécifications d'usine ne doit être apportée au système et à ses composants. Les magnétos sont limitées à une sortie unique de 44 A maximum et allumage à une seule bougie par cylindre. L'utilisation de tout limiteur de régime multi-point programmable et/ou de tout limiteur de régime par taux d'accélération, qu'ils soient intégrés ou non dans le système d'allumage, est interdite. L'utilisation d'un microprocesseur ou système d'allumage dépendant d'une batterie est interdite, sur les voitures à moteur suralimenté avec magnétos.
- 8.3 INTERRUPTEUR GENERAL**
Obligatoire sur toutes les voitures avec batterie. Voir Règlement Général 8.4.
- 8.4 INTERRUPTEURS OU DISPOSITIFS DE CONTRÔLE DU MOTEUR SUR LA LIGNE DE DÉPART**
Si un dispositif (par ex. limiteur à deux étages, pneumatique ou électronique) est utilisé pour contrôler le régime moteur sur la ligne de départ, il doit être déclenché par le pilote actionnant du pied gauche la pédale d'embrayage.
- 8.1 BATTERY**
Maximum two batteries; total weight wet, fully charged, including battery box: 70 kg (150 lbs). Trunk installation permitted. No external batteries or start motors allowed. See General Regulations 8.1.
- 8.2 IGNITION**
All system and related components must not be modified from factory specifications. Magneto systems are limited to a single 44 amp. maximum output, single sparkplug system. The use of any programmable multi-point rev limiter and/or a rate-of-acceleration rpm limiter, either by themselves or integrated into the ignition system, are prohibited. The use of microprocessor or battery dependent ignition system is prohibited, on supercharged cars with magnetos.
- 8.3 MASTER CUTOFF**
Mandatory on all cars with battery. See General Regulations 8.4.
- 8.4 SWITCHES OR STARTING LINE ENGINE CONTROL DEVICES**
If a starting line device (ex. 2-step, pneumatic of electronic limiter) is utilized to control starting line rpm, the release of the component must be a function of clutch pedal release by the driver's left foot.
- 9 - GROUPE DE SOUTIEN**
- 9.1 ORDINATEUR / ENREGISTREURS DE DONNEES**
Voir Règlement Général 9.1, 9.2.
- 9.2 SYSTEME D'EXTINCTION D'INCENDIE**
Système de 20 livres (9,1 kg) minimum, conforme à la Spéc. SFI 17.1 obligatoire. Le système doit être divisé de manière qu'un minimum de 15 livres (6,8 kg) soit dirigé dans le compartiment moteur au moyen d'ajutages placés devant chaque ligne des tubes entre culasse et collecteur d'échappement. Les 5 livres restantes (2,3 kg) ou plus doivent être dispersées dans l'habitacle au moyen d'un ajutage atomiseur placé aux pieds du pilote. Le système doit être installé conformément aux spécifications du constructeur. Lorsque les câbles servant à actionner la bonbonne à incendie passent dans la zone du moteur/du carter de cloche d'embrayage, ils doivent être installés à l'intérieur des longerons. Voir Règlement Général 9.3.
- 9.3 WARMUPS**
Voir Règlement Général 9.4, 9.12.
- 9.1 COMPUTER/DATA RECORDERS**
See General Regulations 9.1, 9.2.
- 9.2 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM**
Minimum 20-pound (9.1 kg) fire extinguishing system meeting SFI Spec 17.1 mandatory. System must be divided so that a minimum of 15 pounds (6.8 kg) is directed into engine compartment by means of nozzled outlets placed in front of each bank of exhaust headers. Remaining 5 pounds (2.3 kg) or more should be dispersed in driver compartment by means of an atomizing nozzle placed at driver's feet. Must be installed per manufacturer's specifications. Fire bottle activation cables must be installed inside framerail where cables pass engine/bellhousing area. See General Regulations 9.3.
- 9.3 WARMUPS**
See General Regulations 9.4, 9.12.
- 10 - PILOTE**
- 10.1 PAPIERS**
Licence de Compétition de la FIA en cours de validité. Voir Règlement Général 10.4.
- 10.2 PILOTE**
Doit occuper l'emplacement de série.
- 10 - DRIVER**
- 10.1 CREDENTIALS**
Valid FIA competition license mandatory. See General Regulations 10.4.
- 10.2 DRIVER**
Must be in stock location.

- 10.3 SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE**
Système de retenue de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1 obligatoire. Le système de retenue doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5.
- 10.4 CASQUE**
Voir Règlement Général 10.7.
- 10.5 MINERVE**
Minerve de type d'une pièce conforme à la Spéc. SFI 3.3 obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.
- 10.6 VETEMENTS DE PROTECTION**
Combinaison conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants et bottes conformes à la Spéc. SFI 3.3/15 obligatoires avec les voitures à moteur suralimenté. Veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/15 et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires avec les voitures utilisant de l'azote. Voir Règlement Général 10.10.

- 10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM**
Three-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 mandatory. Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See General Regulations 10.5.
- 10.4 HELMET**
See General Regulations 10.7.
- 10.5 NECK COLLAR**
Pull-together-type neck collar meeting SFI Spec 3.3 mandatory. See General Regulations 10.8.
- 10.6 PROTECTIVE CLOTHING**
Suit meeting SFI Spec 3.2A/20, gloves and boots meeting SFI Spec 3.3/15 mandatory with supercharged cars. Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves meeting SFI Spec 3.3/15, and shoes meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory with nitrous cars. See General Regulations 10.10.

SECTION 3

TOP METHANOL DRAGSTER

DESIGNATION

TMD, précédé du numéro de la voiture.
Désignation réservée aux Dragsters suralimentés consommant du méthanol/à injection de nitrométhane et construits spécifiquement pour la compétition de dragsters. Les voitures sont pesées à l'issue d'un run, pilote compris.

DIVISION PAR CLASSES DE POIDS

Moteur unique non suralimenté consommant du nitrométhane : 5,00 livres ou plus par pouce cube (0,1389 kg/cm³) ; cylindrée minimum du moteur 410 pouces cubes (6718,7 cm³) ; cylindrée maximum du moteur 456 pouces cubes (7472,5 cm³) ; poids minimal, 2100 livres (952,3 kg). Le pourcentage maximum de nitrométhane est de 97 %. **Tout carburant autre que du nitrométhane ou du méthanol interdit.**

Moteur unique, suralimenté par compresseur de type Roots, consommant du méthanol : cylindrée maximum du moteur 528 pouces cubes (8652,3 cm³), poids minimal, 1950 livres (885,3 kg).

Moteur unique, suralimenté par compresseur à vis, consommant du méthanol : cylindrée maximum du moteur 466 pouces cubes (7636,3 cm³) ; poids minimal 2,025 livres (918 kg). Les concurrents pourront continuer à utiliser des moteurs des cylindrées supérieures en ajoutant 5 livres (2,3 kg) pour chaque pouce cube supplémentaire jusqu'au poids minimal établi.

DISPOSITIF DE RÉCUPÉRATION D'HUILE

Récupérateur d'huile moteur obligatoire.

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

1.1 CULASSES

Culasses taillées dans la masse et non d'origine autorisées. Maximum deux soupapes et deux bougies par cylindre.

1.2 MOTEUR

Tout moteur d'automobile alternatif à combustion interne et arbre à cames unique est autorisé. Espacement maximal des axes de cylindre, 4,840 pouces (12,61 cm). Système d'huile à carter sec autorisé. Moteur de série à arbre à cames en tête d'origine autorisé. Le moteur doit être équipé d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur respectant la Spéc SFI 7.1. Le dispositif de retenue du bloc/bas moteur doit être adapté au carter d'huile et à la configuration de pompe utilisés ; il doit être monté conformément aux dispositions de la Spéc. SFI 7.1 et être utilisé conformément à l'application visée.

Un système positif (flasque, lèvres, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culbuteurs. Toute modification ou altération des blocs-moteurs, des culasses et des composants du moteur **est** considérée comme une modification de la conception et par conséquent interdite. Ceci inclut toute nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification significative des pièces existantes. **Pour toute question concernant tout développement, nouvelle conception,**

SECTION 3

TOP METHANOL DRAGSTER

DESIGNATION

TMD, preceded by car number.
Reserved for supercharged, methanol-burning and injected nitromethane/methanol-burning dragsters built specifically for drag racing competition. Cars are weighed at conclusion of run, including driver.

CLASS WEIGHT BREAKS

Non-supercharged single engine, nitromethane: 5.00 or more pounds per cubic inch weight break (0.1389 kg/cm³); minimum displacement 410 cubic inches (6718.7 cm³); maximum displacement 456 cubic inches (7472.5 cm³); 2,100 pounds (952.3 kg) minimum weight. Nitromethane content restricted to 97% maximum. **All fuels other than nitromethane and methanol prohibited.**

Supercharged, single engine, with Roots-type supercharger, methanol: maximum displacement 528 cubic inches (8652.3 cm³), minimum weight, 1,950 pounds (885.3 kg).

Supercharged, single engine, with screw-type supercharger, methanol: maximum displacement 466 cubic inches (7636.3 cm³); minimum weight 2,025 pounds (918 kg). Competitors may continue to use larger engines by adding 5 pounds (2.3 kg) for each additional cubic inch to the stated minimum weight.

OIL RETENTION DEVICE

Engine oil-retention pan mandatory.

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS

1- ENGINE

1.1 CYLINDER HEADS

Aftermarket billet heads permitted. Maximum two valves per cylinder; maximum two spark plugs per cylinder.

1.2 ENGINE

Any internal-combustion reciprocating, single-camshaft, automotive-type engines permitted. Maximum bore center spacing 4.840-inches (12.61 cm). Dry sump oil system permitted. OEM production line overhead cam engine permitted.

Engine must be equipped with a lower-engine-ballistic/restraint device meeting SFI spec 7.1. The lower-engine-ballistic/restraint device must be specific for the oil pan and pump configuration being used and must fit according to the requirements of SFI spec 7.1 and be used as appropriately designed for the specific application.

A positive method (flange, lip etc.) must be attached to the intake manifold or engine block to retain both the front and rear manifold to block gaskets in the event the engine crankcase/lifter valley become over pressurized. Any modifications or alterations to engine blocks, cylinder heads, and engine components, **are** deemed to be a change in design and therefore prohibited. This includes any redesign, reconfiguration, and/or significant modification to existing components. **Refer any development, redesign, reconfiguration, and/or modification questions with respect to parts to the FIA Drag Racing Commission to determine**

reconfiguration et/ou modification en relation avec les pièces, s'adresser à la Commission Dragsters de la FIA pour savoir s'ils sont autorisés ou interdits.

Toutes les grandes pièces du moteur (couvre-culasses, collecteurs d'admission, compresseurs, tuyaux collecteurs, culasses, bloc, etc.) ainsi que toutes ses pièces mobiles, doivent obligatoirement être fabriquées dans l'un des matériaux suivants : aluminium, acier, fer, titane, magnésium ou autres alliages conventionnels ; la fibre de carbone, le kevlar, les céramiques, les composites, le béryllium et autres matériaux exotiques, sont interdits.

Des couvercles d'injection et/ou des prises d'air d'injection en métal, fibre de verre ou fibre de carbone peuvent être utilisés.

Seules les combinaisons de moteurs qui utilisent des blocs-cylindres et des configurations de culasses qui étaient en compétition FIA avant le 1er avril 2001 seront acceptées en compétition FIA. Toute modification ou altération des blocs-cylindres et des configurations de culasses utilisés avant le 1er avril 2001, autres que celles énoncées ci-après, sera considérée comme une modification de la conception et par conséquent interdite. Pour une liste exhaustive des blocs-cylindres et des configurations de culasses autorisés en compétition FIA, prendre contact avec la FIA.

Toutes les combinaisons de moteurs doivent se conformer aux exigences suivantes :

- 1) Maintenir l'interchangeabilité des pièces existantes (à savoir vilebrequins, arbres à cames, collecteurs, cache-culbuteurs, assemblages des culbuteurs, etc.).
- 2) Maintenir les axes de cylindres d'origine, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm).
- 3) Maintenir les distances entre les axes des arbres à cames et de vilebrequin, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm), comme avant le 1er avril 2001.
- 4) Les dimensions des soupapes d'admission et d'échappement sont libres mais leurs angles caractéristiques par rapport à la culasse doivent être conservés, ± 1 degré.
- 5) Maintenir la configuration générale de la chambre de combustion (par exemple hémisphérique, à soupapes parallèles). L'injection directe dans le cylindre est interdite.
- 6) Maintenir l'orientation originale du cylindre par rapport à l'axe du vilebrequin.
- 7) Maintenir l'emplacement du guide de soupape, latéralement et longitudinalement, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm).
- 8) Maintenir l'emplacement de l'ailésage de culbuteur, latéralement et longitudinalement, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm).
- 9) Maintenir ($\pm 0,015$ pouce [0,039 mm]) la distance maximum et minimum entre le capot et l'axe du vilebrequin, comme avant le 1er avril 2001.
- 10) Maintenir la culasse, le couvercle d'allumage, le collecteur d'admission, le collecteur d'échappement, la disposition des boulons de fixation du couvre-culasse ; des boulons et des goujons supplémentaires peuvent être utilisés.
- 11) Maintenir l'épaisseur minimale des parois et des nervures/membrures comme coulées/forgées à l'origine.

whether permitted or prohibited.

All large (valve covers, intake manifolds, superchargers, headers, heads, blocks, etc.) and all moving engine components are restricted to aluminum, steel, iron, titanium, magnesium or other conventional alloys; carbon fiber, kevlar, ceramics, composites, beryllium or other extraordinary materials prohibited.

Metal, fiberglass, or carbon fiber injector hats and/or injector scoops are permitted.

Only those engine combinations that utilize cylinder blocks and head designs that were in FIA competition prior to April 1, 2001, will be accepted for FIA competition. Any modifications or alterations to cylinder blocks and head designs used prior to April 1, 2001, other than those listed below, will be deemed to be a change in design and therefore prohibited. For a complete list of cylinder blocks and head designs that are allowed in FIA competition, contact the FIA.

All engine combinations must adhere to the following criteria:

- 1) Maintain interchangeability of existing parts (i.e., cranks, cams, manifolds, valve covers, rocker assemblies, etc.)
- 2) Maintain original bore center variance of $\pm .015$ -inch (.039 mm)
- 3) Maintain maximum camshaft-to-crankshaft centerline variance of $\pm .015$ -inch (.039 mm) as used prior to April 1, 2001
- 4) Valves can be any size as long as they maintain intake and exhaust valve-angle variance of ± 1 degree
- 5) Maintain general combustion-chamber configuration (e.g., Hemi, canted valve). Fuel injection directly into cylinder prohibited
- 6) Maintain original cylinder orientation in reference to centerline of crankshaft
- 7) Maintain valve-guide location, lateral and front to back, variance of $\pm .015$ -inch (.039 mm)
- 8) Maintain lifter-bore location, lateral and front to back, variance of $\pm .015$ -inch (.039 mm)
- 9) Maintain maximum and minimum ($\pm .015$ -inch [.039 mm]) engine-block deck-to-crankshaft centerline dimension as used prior to April 1, 2001
- 10) Retain cylinder head, timing cover, intake manifold, exhaust manifold, valve-cover bolt pattern; additional bolts/studs/dowels may be used
- 11) Retain as cast/forged minimum block wall and web/rib thickness

1.3 SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

Echappement de compétition autorisé. L'échappement doit être dirigé vers l'arrière, dans la direction opposée à celle du pilote et du réservoir de carburant.

1.4 SYSTEME DE CARBURANT

Les canalisations de carburant doivent être isolées de l'habitacle par un sous-plancher ou par un boîtier lorsque le moteur est situé à l'arrière et le réservoir de carburant devant le pilote. Réservoirs de carburant pressurisés interdits. Les réservoirs de carburant doivent être montés au-dessus du longeron inférieur. Cellules de carburant autorisées. Deux pompes à carburant maximum. Système de carburant électrique ou électronique interdit. Utilisation d'oxyde de propylène et/ou de protoxyde d'azote interdite. Pour faciliter l'inspection du carburant par la FIA, une soupape de vidange alignée dans le circuit de retour de l'ensemble élément-soupape est obligatoire.

Voir Règlement Général 1.5, 1.6.

Systèmes artificiels de chauffage et/ou de refroidissement du carburant interdits

1.5 PRISE D'AIR D'INJECTION

Ouverture maximale de l'ouverture d'air pour l'injection de 1 pied carré (929 cm²), le sommet de l'ouverture se trouvant à

1.3 EXHAUST SYSTEM

Competition exhaust permitted. Exhaust must be directed to rear, away from driver and fuel tank.

1.4 FUEL SYSTEM

Fuel lines must be isolated from driver compartment by a subfloor or housing where engine is located in rear and fuel tank is in front of driver. Pressurized fuel tanks prohibited. Fuel tanks must be mounted above bottom frame rail. Fuel cells permitted. Maximum two fuel pumps. Electronic or electrically controlled fuel system prohibited. The use of propylene oxide and/or nitrous oxide prohibited. For ease of FIA fuel check inspection, an inline drain valve in the return circuit from the barrel valve is required. See General Regulations 1.5, 1.6.

Artificial cooling and/or heating of fuel prohibited.

1.5 INJECTOR SCOOP

Maximum injector scoop opening of 1 square foot (929 cm²), with top of opening no higher than 24-inches (61.0 cm) above

24 pouces (61,0 cm) maximum au-dessus du sommet de la cage de sécurité.

La prise d'air d'injection ne doit pas dépasser de plus de 18 pouces (45,7 cm) à l'avant de l'axe du cylindre du moteur avant et ne doit pas dépasser de plus de 12 pouces (30,5 cm) à l'arrière de l'axe du cylindre moteur arrière ; sa largeur ne doit pas dépasser 24 pouces (61,0 cm).

1.6 CONDUITES D'HUILE

Voir Règlement Général 1.12.

Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 30 psi (2,1 bars), doivent utiliser une connexion sertie en usine, subir des tests de pression et porter une étiquette. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 750 psi (51,8 bars). L'étiquette doit indiquer la date, les PSI et l'identification de l'essayer. Les étiquettes doivent résister au carburant et au liquide nettoyant pour freins. Les conduites à démontage rapide en plastique ou en Nylon sont interdites. Les conduites doivent avoir été testées et porter une étiquette indiquant qu'elles l'ont été. Les services de test et d'étiquetage sont disponibles lors des épreuves nationales. Toutes les conduites doivent être orientées de telle sorte qu'elles ne soient pas directement alignées par rapport aux joints de culasse à l'avant, à l'arrière ou sur le côté des culasses.

1.7 DISPOSITIF DE RECUPERATION D'HUILE

Récupérateur d'huile moteur obligatoire. Matériau minimum, 0,050 pouce (1,27 mm) en aluminium ou 0,040 pouce (1,0 mm) en fibre de carbone / de Kevlar. Le récupérateur doit s'étendre vers l'avant d'au moins 1 pouce (25,4 mm) depuis la face avant de la poulie inférieure et doit s'étendre vers l'arrière d'au moins 1 pouce (25,4 mm) à l'arrière du flasque de pignon. Le récupérateur ne peut pas être plus large que le bord extérieur des longerons inférieurs et doit s'étendre jusqu'au sommet des longerons supérieurs. Le récupérateur devra être soit d'une seule pièce, soit construit de manière à être scellé comme un dispositif de récupération d'huile. Il doit avoir des cloisons d'une hauteur minimum de 4 pouces (101,6 mm) pour récupérer l'huile pendant l'accélération et la décélération. La cloison avant doit être située au moins 1 pouce (25,4 mm) en avant de la poulie de compresseur inférieure et la cloison arrière derrière l'arrière de la cloche d'embrayage. Les cloisons doivent être «recourbées» vers le carter d'huile pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites des cloisons.

1.8 COMPRESSEUR

Taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 22,25 pouces (56,5 cm), largeur 11,25 pouces (28,6 cm) ; longueur du rotor 19 pouces (48,3 cm) ; diamètre maximal du rotor 5,840 pouces (14,83 cm), y compris les parties fixes. Le carter doit être d'une pièce avec couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière ; le rotor doit être contenu dans un carter d'une seule pièce.

L'hélice est limitée à une spirale de rotor maximale de 6,5 degrés par pouce de la longueur du rotor (2,559°/cm) . Un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1, plus un système de retenue conforme à la Spéc. SFI 14.2, sont obligatoires.

Les compresseurs à vis doivent respecter la Spéc. SFI 34.1 et être ré-inspectées tous les trois ans par le fabricant. Outre le panneau du compresseur, panneau de protection contre l'éclatement du collecteur, de Spéc. SFI 23.1, et système de retenue conforme à la Spéc. SFI 14.21, obligatoires. Les sangles de retenue du compresseur doivent être protégées par un matériau ignifugé. Les limites maximales de surmultiplication sont 2,15 PSI et 1,70 Roots.

Les sangles de retenue du compresseur et les conduites de carburant doivent être installées de sorte que lorsque les sangles de retenue sont totalement tendues, aucune charge ne soit placée sur aucune conduite de carburant.

Compresseurs à vitesse variable interdits.
Turbocompresseur(s) interdit(s).

Voir Règlement Général 1.14, 1.15.

1.9 COMMANDE DES GAZ

Sur les voitures à moteur arrière, le système de commande des gaz doit être protégé dans le voisinage de l'entraînement du compresseur. Il doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique,

the top of roll cage.

Scoop may not extend more than 18 inches (45.7 cm) forward of the center of the forward engine cylinder, may not extend more than 12 inches (30.5 cm) behind the center of the rear engine cylinder, and may not exceed 24 inches (61.0 cm) in width.

1.6 OIL LINES

See General Regulations 1.12.

All flexible-pressure oil lines, excluding return lines and any line 30psi (2.1 bars) or lower in pressure, must use a factory-cripped connection and be pressure-tested and labeled. All testing must be hydrostatic for minimum 30 seconds at 750psi (51.8 bars). Label must indicate date, PSI, and tester ID. Labeling must be impervious to fuel and brake clean. Quick disconnect, plastic, and nylon lines are prohibited. The lines must be tested and tagged to indicate they have been tested. Test and tag services are available at national events. All of the lines must be routed in such a way that they are not directly in line with cylinder head gaskets at the front, rear, or side of the cylinder heads.

1.7 OIL-RETENTION DEVICE

Engine oil-retention pan mandatory. Minimum material, .050-inch (1.27 mm) aluminum or .040-inch (1.0 mm) carbon fiber/Kevlar. Pan extend forward a minimum of one inch (25.4 mm) from the front face of the lower pulley and must extend rearward a minimum of one inch (25.4 mm) past the pinion flange. Pan may be no wider than outside edge of the bottom framrails and must extend to the top of the upper framrails. Pan must be either a one-piece design or constructed as to be sealed as a retention device to retain oil. Must have minimum four-inch (101.6 mm) high bulkheads for oil retention during acceleration and deceleration. Front bulkhead must be forward a minimum one inch (25.4 mm) of the lower blower pulley, and rear bulkhead must be behind the rear of the bellhousing. Bulkheads must be «coved» toward oil pan to assist oil in staying within the confines of the bulkheads.

1.8 SUPERCHARGER

Maximum size: 14-71, 22 1/4-inch (56.5 cm) case length, 11 1/4-inch (28.6 cm) case width, 19-inch (48.3 cm) rotor length; maximum rotor diameter: 5.840 inches (14.83 cm) including fixed stripping. The case must be one piece with removable front and rear bearing end plates; rotor must be contained within one-piece case.

Helix is restricted to a maximum rotor spiral of 6.5 degrees per inch (2.559°/cm) of rotor length. Manifold burst panel meeting SFI Spec 23.1 plus restraint system meeting SFI Spec 14.2 mandatory.

Screw-type superchargers must meet SFI Spec 34.1 and be re inspected by the manufacturer every three years. Manifold burst panel meeting SFI Spec 23.1 (in addition to panel in supercharger) plus restraint system meeting SFI Spec 14.21 mandatory. Supercharger restraint straps must be covered with a fire-resistant material. Maximum overdrive limits are 2.15 PSI and 1.70 Roots.

The blower restraint straps and fuel lines must be installed such that when the restraint straps are fully extended no load is placed on any of the fuel lines.

Variable multi-speed supercharger devices prohibited.

Turbocharger(s) prohibited.

See General Regulations 1.14, 1.15.

1.9 THROTTLE

Throttle-actuating method on rear engine cars must be protected where it passes blow drive. Throttle control must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics or any other device may in no way affect the throttle operation. A

pneumatique, hydraulique ou autre. Un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le burnout peut être fixé à l'injecteur ou à la commande des gaz, mais il ne peut être contrôlé par le pilote. Voir Règlement Général 1.12.

mechanical device for controlling engine RPM's during burnouts may be attached to the injector or throttle linkage but may not be driver controlled. See General Regulations 1.12.

1.10 COUVRE-CULASSES

Des couvre-culasses en métal coulé ou estampé utilisant tous les trous de boulons de fixation sont obligatoires. Retenues des couvre-culasses conformes à la Spéc. SFI 14.4 obligatoires sur tous les moteurs non suralimentés consommant du nitrométhane. Les joints de couvre-culasse, joints toriques etc. doivent être complètement collés au couvre-culasse ou au plan d'étanchéité de la culasse. Les adaptateurs de tubes de mises à l'air libre sur les couvre-culasses doivent soit être entièrement soudés aux couvre-culasses, soit comprendre un joint ou un joint torique collé à l'adaptateur ou au couvre-culasse. Les couvre-culasses doivent être reliés aux culasses au moyen de goujons et d'écrous et, si possible, les boulons doivent être évités. Les puits de bougie pénétrant les couvre-culasses doivent disposer d'un dispositif de retenue visant à maintenir le puits de la bougie à l'intérieur du couvre-culasse dans le cas où la bougie serait éjectée.

1.10 VALVE COVERS

Cast or fabricated metal valve covers using all attachment bolt holes mandatory. Valve-cover restraints meeting SFI spec 14.4 mandatory on all non-supercharged, nitromethane-burning engines. Valve-cover gaskets, O-rings, etc. must be completely bonded/glued to either the valve cover or cylinder head sealing surface. Vent tube adapters on the valve covers must either be fully welded to the valve covers or incorporate a gasket or O-ring that is bonded/glued to either the adapter or the valve cover. Valve covers must be fastened to the cylinder heads with studs and nuts in lieu of bolts where possible. Spark-plug tubes that penetrate the valve covers must have a restraining device to contain the spark-plug tube in the valve cover in the event the spark plug is discharged.

1.11 TUBES DE MISE A L'AIR LIBRE

Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire tel qu'un morillon, une goupille de verrouillage à bille, etc. Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Des flexibles d'un diamètre interne de 1 1/4 de pouce (31,8 mm) minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du bac collecteur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du bac collecteur. La contenance minimale du/des bac(s) collecteur(s) est d'un carter de deux gallons (soit 7,57 litres). Les bacs collecteurs doivent comporter des cloisons internes adéquates. La configuration minimale de l'admission du bac collecteur est de deux tubes d'un diamètre interne de 1 1/8 pouce (28,6 mm) (ou de taille équivalente). La configuration minimale de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux ouvertures d'un diamètre interne de 1 1/8 pouce (28,6 mm) (ou de taille équivalente). Voir Règlement Général 1.13.

1.11 VENT TUBE BREATHERS

FIA-accepted catch can/vent tube system mandatory. Twist-on/quick disconnect fittings between the vent tube hoses and the valve cover vent tube adapters must incorporate a secondary locking device such as a hasp pin, ball lock pin, etc. Tape is not a satisfactory primary or secondary locking device. Double clamps are required on each end of all hoses used in the vent system, including the dry-sump vents. Minimum 1 1/4-inch (31.8 mm) inside diameter hoses are required from each valve cover to the catch can inlets and/or framereils and from each framereil outlet to both catch can inlets. Minimum catch can(s) capacity is an eight-quart sump. Catch cans must have adequate internal baffling. Minimum catch can inlet configuration is two 1 1/8-inch (28.6 mm) inside diameter (or equivalent area) tubes. Minimum catch can outlet/dischage configuration is two 1 1/8-inch (28.6 mm) inside diameter openings (or equivalent area). See General Regulations 1.13.

Les tubes de mise à l'air libre ne doivent pas être obstrués entre l'intérieur du couvre-culasse et l'intérieur du bac collecteur (ce qui signifie qu'ils ne doivent pas comprendre d'orifices, d'espaces réduits, de matériaux de remplissage, etc.). Les systèmes faisant le vide dans les carters, quels qu'ils soient, sont interdits. Voir Règlement Général 1.17.

Vent tubes must be unobstructed from the interior of the valve cover to the interior of the catch can; i.e., no orifices, reduced areas, filler materials, etc. Pan/crankcase vacuum systems, of any description, are prohibited. See General Regulations 1.17.

2 - TRANSMISSION

2 - DRIVE TRAIN

2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR

Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 ou 1.4 et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires sur toutes les voitures. Trois disques au maximum sur les voitures suralimentées consommant du méthanol. Quatre disques sur les voitures à injection de nitrométhane. Profondeur maximale du blindage de volant moteur : 8 pouces 5/8 (21,9 cm). L'embrayage doit être actionné directement par le pied du pilote, sans intervention d'un système électronique, pneumatique, hydraulique ou autre; la butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts, leviers, étages, etc. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. Filtre d'échappement de l'embrayage/la cloche d'embrayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.8.

2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.3 or 1.4 and flywheel shield meeting SFI Spec 6.2 mandatory on all cars. Three discs maximum on supercharged, methanol-burning cars. Four discs maximum on injected nitromethane cars.

Maximum depth of flywheel shield: 8 5/8-inches (21.9 cm). Clutch must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics, or any other device may in no way affect the clutch system. Throwout bearing must release all fingers, levers, stages, etc., simultaneously. Staged or variable release clutches of any description prohibited. Clutch/bell housing exhaust filter mandatory.

See General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.8.

2.2 ARBRE DE TRANSMISSION

Dispositif anti-explosion obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.

2.2 DRIVELINE

Anti-blowback device mandatory. See General Regulations 2.1.

2.3 PONT ARRIERE

Essieu accessoire non d'origine entièrement flottant ou rigide obligatoire. Rapport (numérique) maximum : 4,58 pour les voitures équipées d'un gros bloc à compresseur de type à vis ; 4,72 pour les voitures équipées d'un gros bloc à compresseur de type Roots ;

2.3 REAREND

Aftermarket full-floating or live axle assembly mandatory.

Maximum (numeric) gear ratio 4.58 for big-block, screw-supercharger-equipped cars; 4.72 for big-block, Roots-supercharger-equipped cars; 4.90 for small-block car regardless

4,90 pour les voitures équipées d'un petit bloc, indépendamment du type de compresseur utilisé. Rapport (numérique) minimum : 2,90 pour les voitures non suralimentées consommant du nitrométhane. Voir Règlement Général 2.11.

2.4 TRANSMISSION

Boîte de vitesses interdite dans les classes non suralimentées consommant du nitrométhane. Transmissions d'origine, ou d'origine modifiées, interdites dans toutes les Classes. Transmissions à planétaires non d'origines autorisées dans les Classes suralimentées et limitées à deux unités (3 vitesses).

Transmission avec vitesse surmultipliée interdite. Le rapport de transmission final doit être de 1:1. Dispositif de retenue de l'embrayage recommandé sur toutes les voitures. Marche arrière obligatoire. Changements de vitesses automatiques et/ou temporisés interdits, chaque changement de vitesse individuel devant être sous le contrôle du pilote. Les bonnes des changements de vitesse pour commande pneumatique doivent porter l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bar) et être montées en permanence (colliers de fixation ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits).

L'utilisation d'une transmission consistant en un convertisseur de couple non d'origine et une transmission planétaire non d'origine (trois vitesses maximum) avec un frein de transmission uniquement électrique n'est autorisée que pour les combinaisons à moteur compressé consommant du méthanol. L'unité doit être approuvée par la FIA. L'utilisation d'une boîte / d'un dispositif de retard est interdite. L'utilisation d'un moniteur de régime automatique durant la procédure de présentation / de lancement est interdite. Une plaque flexible non d'origine SFI 29.1 (sans couronne de démarreur) ou un plateau d'entraînement du convertisseur en acier plein, un blindage du volant-moteur SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 et un blindage de transmission d'une pièce non d'origine SFI 4.1 (couvrant les unités de transmission et l'inverseur de marche) sont exigés.

2.5 BLINDAGE DE TRANSMISSION

Un blindage d'un seul tenant protégeant toutes les unités de transmission est obligatoire. Doit être conforme à la Spéc. SFI 4.1. Voir Règlement Général 2.13.

3 - FREINS ET SUSPENSION

3.1 FREINS

Freins automatiques interdits : les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Etriers doubles ou plaquettes ovales équivalentes, obligatoires ; deux freins hydrauliques sur les roues arrière au minimum. Si un frein à main est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la carrosserie ou de l'habitacle. Les canalisations de freins doivent être en acier, et protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur. Voir Règlement Général 3.1.

3.2 DIRECTION

Un volant à démontage rapide conforme à la Spéc. SFI 42.1 ou une barre transversale de boîtier de direction disponibles dans le commerce est obligatoire. L'utilisation d'une entretoise de direction goupillée en remplacement d'un volant SFI à démontage rapide est interdite sur les voitures à moteur avant. Un dispositif doit être prévu pour empêcher un arbre de direction long de blesser le pilote en cas de choc frontal. Voir Règlement Général 3.3.

3.3 SUSPENSION

Suspensions avant en option. Voir Règlement Général 3.4.

3.4 BARRES «WHEELIE»

Autorisées. Les roues doivent être non métalliques. Voir Règlement Général 3.6.

4 - CHASSIS

4.1 LEST

Autorisé. Lest maximal TOTAL (soudé ou boulonné) : 250 livres (113 kg). Voir Règlement Général 4.2.

4.2 PROTECTION DU CASQUE / DEFLECTEUR

Tous les véhicules doivent avoir une protection arrière de la cage de sécurité. Une protection en une, deux ou trois parties est acceptable. Cette protection doit être fabriquée au minimum en titane ASTM-B-265 de Grade 2 de 0,080 pouce (2 mm) ou en acier 4130 de 0,090 pouce (2,3 mm) et sa forme doit pouvoir

of supercharger. Minimum (numeric) gear ratio, 2.90 for non-supercharged, nitromethane burning cars.

See General Regulations 2.11.

2.4 TRANSMISSION

Transmission prohibited in non-supercharged, nitro-methane burning classes. OEM or OEM-modified transmissions prohibited in all classes. Aftermarket planetary transmissions permitted in supercharged classes, limited to two units (3 speeds).

Overdrive transmissions prohibited. Final drive ratio must be 1:1. Clutch hold-down device recommended on all cars. Reverser mandatory. Automated shifters and/or timer-type shifting devices prohibited, each individual shift must be a function of the driver. Air shifter bottles must be stamped as meeting CE or DOT 1800 pound (124 bar) rating and permanently mounted, (hose clamps or tie-wraps prohibited).

The use of a transmission consisting of an aftermarket torque converter and an aftermarket planetary transmission (three speeds maximum) with an electric-only transbrake is permitted for the supercharged, methanol combinations only. The unit must be FIA-accepted. The use of a delay box/device is prohibited. The use of any automated rpm-control device during the staging/launching process is prohibited. An aftermarket flexplate (with no starter ring gear) meeting SFI Spec 29.1 or a solid steel converter driveplate, a flywheel shield meeting SFI Specs 6.1, 6.2, or 6.3, and an aftermarket one-piece transmission shield (covering the transmission units and the reverser) meeting SFI Spec 4.1 are required.

2.5 TRANSMISSION SHIELD

A one-piece ballistic shield covering all units mandatory. Must meet SFI Spec 4.1. See General Regulations 2.13.

3 - BRAKES & SUSPENSION

3.1 BRAKES

Automated brakes prohibited: application and release of brakes must be a function of the driver. Dual spots or equivalent oval pucks mandatory; minimum two rear-wheel hydraulic brakes. Hand brake, if used, must be located inside body or driver compartment. Steel brake lines mandatory. Brake lines passing engine or blower drive must be shielded. See General Regulations 3.1.

3.2 STEERING

Commercially available quick-disconnect steering wheel meeting SFI Spec 42.1 or steering box crossmember mandatory. Utilization of a pinned steering cross member in lieu of a SFI quick disconnect steering wheel prohibited on front engine cars. A device must be used to prevent a long steering shaft from injuring driver in case of frontal impact. See General Regulations 3.3.

3.3 SUSPENSION

Front suspension optional. See General Regulations 3.4.

3.4 WHEELIE BARS

Permitted. Wheels must be non-metallic. See General Regulations 3.6.

4 - FRAME

4.1 BALLAST

Permitted. Maximum TOTAL ballast (welded or bolted) 250 pounds (113 kg). See General Regulations 4.2.

4.2 HELMET SHROUD / DEFLECTOR PLATE

All vehicles must have a rear roll-cage shroud. A one-, two-, or three-piece shroud is acceptable. The shroud must be constructed of minimum .080-inch (2 mm) Grade 2 ASTM-B-265 titanium or .090-inch (2.3 mm) 4130 steel and must be shaped to conform to the roll cage. The shroud must be attached to each

s'adapter à la cage de sécurité. Elle doit être fixée à chacun des longerons par au moins trois boulons de Grade 8 de 5/16 de pouce (7,9 mm) par côté et des bossages, au sommet par un boulon de Grade 8 de 5/16 de pouce (7,9 mm) et un bossage et aux renforts arrière par au moins deux boulons de Grade 8 de 5/16 de pouce (7,9 mm) par côté et des bossages. La tête des boulons doit être de type hexagonal de 1/2 pouce (12,7 mm). Des pattes avec boulon et écrou, lorsque l'écrou est soudé à la patte, peuvent être utilisées en remplacement des bossages.

Les protections de casque acceptées par la FIA doivent être en une partie, ou en deux parties (chaque partie chevauchant l'autre), ou en trois parties, avec deux protections latérales et la section centrale.

Toutes les protections doivent entourer complètement les supports arrière et l'arceau secondaire de la cage de sécurité sur les côtés et au sommet ; vue depuis l'arrière, la protection doit couvrir toute la structure visible de la cage de sécurité. À la base, toute la protection doit s'étendre complètement vers l'axe de l'arceau d'épaule. Au sommet et sur les côtés, toute la protection doit s'étendre entièrement vers l'avant au moins jusqu'à l'axe des barres latérales.

Lorsque la protection est en deux parties, les composants doivent se chevaucher sur au moins 3/4 de pouce (19 mm) par côté. Sur une protection en trois parties, la section centrale/arrière de la protection peut s'écarter de/d'arrière les pièces latérales de 3/4 de pouce (19 mm) au maximum en tout point et doit chevaucher chaque côté d'au moins 1 pouce 1/2 (38 mm). Les protections latérales doivent s'étendre vers l'axe des arceaux arrière.

La protection doit être installée dans l'alignement ou dans la continuité des arceaux supérieurs de la cage de sécurité et de l'arceau d'épaule de façon à ce que l'équipement de protection ne puisse pas se coincer par inadvertance entre la protection et les composants de la cage de sécurité.

Une plaque de déflexion d'aluminium 6061 T6 d'au moins 1/8 de pouce (3,2 mm) ou d'1/16 de pouce (1,6 mm) d'acier ou de titane doit être installée entre la cage de sécurité et le moteur ; elle s'étendra d'un pouce (2,5 cm) au-dessus de la poulie de compresseur supérieure à 1 pouce (2,5 cm) au-dessous de la poulie inférieure et aura une largeur minimale de 10 pouces (25 cm) entre l'arceau d'épaule et le point le plus haut. Dans toute configuration fermée moteur/pilote, une cloison complète doit être installée pour isoler totalement le pilote du moteur. Fixation minimale pour tout déflecteur : quatre boulons de Grade 8 de 5/16 de pouce (7,9 mm). Voir Règlement Général 4.3.

Toutes les plaques de déflexion doivent être estampillées par le fabricant de la cloison afin de certifier que le matériau approprié a été utilisé. L'estampille doit se trouver dans un endroit pouvant être inspecté facilement.

of the side bars with a minimum of three 5/16-inch (7.9 mm) Grade 8 bolts and bosses per side, to the top with one 5/16-inch (7.9 mm) Grade 8 bolt and boss, and to the rear bars with a minimum of two 5/16-inch (7.9 mm) Grade 8 bolts and bosses per side. Bolt heads must be 1/2-inch (12.7 mm) hex-style head. Tabs with bolt and nut, where the nut is welded to the tab, may be used in replace of the bosses.

FIA accepted helmet shrouds must be made as a one-piece shroud, a two-piece shroud, where each half must overlap; or a three-piece shroud, that includes two side shields and the center section.

All shrouds must fully encapsulate the rear braces and the secondary roll-cage hoop on the sides and top; when viewed from the rear, the shroud must cover the complete visible roll-cage structure. On the bottom, the entire shroud must extend fully down to the centerline of the shoulder hoop; on the top and sides, the entire shroud must extend fully forward to at least the centerline of the side bars.

When the shroud is fabricated as a two-piece unit, the components must overlap a minimum of 3/4-inch (19 mm) per side. On a three-piece shroud, the center/rear section of the shroud may stand off from/behind the side pieces by no more than 3/4 inches (19 mm) at any point and must overlap each side a minimum of 1 1/2 inches (38 mm). The side shrouds must extend to the centerline of the rear hoops.

The shroud must be installed flush with or be filled/sealed to the upper roll-cage bars and shoulder hoop to the extent that protective equipment cannot inadvertently catch between the shroud and the roll-cage components.

A deflector plate, a minimum 1/8-inch (3.2 mm) 6061 T6 aluminum or 1/16-inch (1.6 mm) steel or titanium, must be installed between roll cage and engine. The deflector plate must extend from 1 inch (2.5 cm) above top blower pulley to 1 inch (2.5 cm) below bottom pulley and be a minimum 10 inches (25 cm) wide from shoulder bar to highest point. On any enclosed engine/driver configuration, a full bulkhead must be installed to completely seal driver from the engine. Minimum attachment for any plate is four 5/16-inch (7.9 mm) Grade 8 bolts. See General Regulations 4.3.

All deflector plates must be stamped by manufacturer of the bulkhead to certify that the proper material was used. The stamp must be in a location for easy inspection.

4.3 GARDE AU SOL

Au minimum 30 pouces (7,6 cm) de l'avant de la voiture à 12 pouces (30,5 cm) derrière l'axe des essieux avant ; 2 pouces (5,1 cm) pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile.

4.4 PARACHUTE

Double parachute obligatoire. Deux points d'ancrage des suspentes séparés obligatoires. Voir Règlement Général 4.8.

4.5 CAGE DE SECURITE

Le châssis doit être conforme aux *Spéc. SFI 2.1* (voitures à moteur arrière) , *10.1E* (moteur avant, pilote devant le pont arrière) ou *2.2B* (voitures à moteur avant), pilote derrière le pont arrière). Dépôts de métal sur le châssis interdits ; peinture autorisée. Le châssis doit être inspecté annuellement par l'ASN et porter une étiquette de série avant de participer à un run. Rembourrage de cage de sécurité conforme à la *Spéc. SFI 45.1* obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec des éléments de la cage de sécurité. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons ; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est autorisé. La pressurisation des longerons au lieu de bonbonnes d'air est interdite.

4.3 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (7.6 cm) from front of car to 12-inches (30.5 cm) behind centerline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan.

4.4 PARACHUTE

Dual parachutes mandatory. Two separate shroud line mounting points mandatory. See General Regulations 4.8.

4.5 ROLL CAGE

Chassis must meet *SFI Spec 2.1* (rear-engine cars) *SFI Spec 10.1E* (front engine, driver in front of rear end) or *SFI Spec 2.2B* (front-engine cars, driver behind rear end). Plating of chassis prohibited; painting permitted. Chassis must be inspected yearly by ASN and have serialized sticker affixed to frame before participation. Roll cage padding meeting SFI spec 45.1 mandatory anywhere driver's helmet may come in contact with roll cage components. All wiring must be external of the frame rails; the routing of cables, hydraulic or pneumatic lines inside the chassis is permitted. Pressurization of frame rails in lieu of air bottles is prohibited.

4.6 EMPATTEMENT ET LARGEUR DE LA VOIE AVANT

Minimum 150 pouces (3,810 m) ; maximum 300 pouces (7,620 m) sur le côté long. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 2 pouces (5,1 cm). Largeur minimale de la voie avant : 26 pouces (66,0 cm).

5 - PNEUS ET ROUES**5.1 PNEUS**

Les pneus doivent être spécifiés pour une utilisation en course par le constructeur. Pneu arrière : au maximum 18 pouces (45,8 cm) de largeur et 118 pouces (2,997 m) de circonférence ; circonférence minimum : 108 pouces (2,743 m). La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir aux pressions d'utilisation recommandées par le fabricant. Pneus avant : diamètre minimal de 13 pouces (33,0 cm). Voir Règlement Général 5.1.

5.2 ROUES

Roues arrière conformes à la Spéc. SFI 15.1 obligatoires ; largeur maximale 16 pouces. Roues fils interdites. Disque ou couverture interdits sur la roue arrière. Chémisage intérieur du pneu obligatoire sur les roues sans anneau de retenue. Voir Règlement Général 5.2.

6 - INTERIEUR**6.1 CAPITONNAGE**

En option. Sièges de magnésium interdits.

7 - CARROSSERIE**7.1 AILERON**

Dispositif positif (sans glissement) de verrouillage pour empêcher tout mouvement, obligatoire. Unités de type canard montées latéralement, autorisées. Aucune partie de l'aile ne peut se trouver à moins de 6 pouces (15,2 cm) du pneu arrière. Taille minimale de la fixation sur toutes ailes avant, canards, etc. : 0,250 pouce (6,35 mm) ; goupilles de verrouillage à bille interdites.

7.2 CARROSSERIE

Carrosserie et capot doivent être en métal, en fibre de carbone ou en fibre de verre. L'habitacle, la structure du châssis, les arceaux de sécurité et la carrosserie doivent être conçus pour empêcher le corps et particulièrement les membres du pilote d'entrer en contact avec le revêtement de la piste. Sous-plancher, à l'intérieur de la carrosserie mais indépendant de celle-ci, obligatoire lorsque les jambes du pilote reposent sur la plaque inférieure ou le châssis. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 30 pouces (76,200 cm), mesurés entre l'axe avant et le point le plus en avant de la voiture.

Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, les tôles en métal façonnées sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Les plaques de déflexion d'air placées derrière l'habitacle ne doivent pas dépasser 17 pouces sur 17 pouces (43,2 cm sur 43,2 cm). Les avancées, les carénages ou les arrondis d'angles, etc. sont interdits. Une lèvre de renfort de 1,25 pouce (32 mm) maximum est autorisée. Le déflecteur peut être placé devant ou derrière les tubes entre culasse et collecteur d'échappement.

7.3 CARENAGES DE ROUE AVANT

Interdits.

7.4 PARE-BRISE

Obligatoire. Voir Règlement Général 7.7.

7.5 AILES ET SUPPORTS

Tous les supports des ailes arrière doivent être conformes à la Spéc. SFI 2.1. La configuration des ailes est limitée à une seule aile munie de trois éléments au maximum. La surface combinée totale de l'aile arrière (ensemble de tous les étages et/ou de tous les éléments), est limitée à 1500 pouces carré (9677 cm²) au maximum. Le bord arrière ne peut dépasser de plus de 50 pouces (1,270 m) derrière l'axe de l'essieu arrière.

La hauteur maximale de toute aile, mesurée verticalement du bord arrière au sol, est de 90 pouces (2,286 m). Les points d'ancrage des entretoises ne peuvent se trouver en avant de la plaque moteur. Principale entretoise aux fixations du châssis, 7/16 de pouce (11,1 mm), Grade 5 min. ; fixations des biellettes

4.6 WHEELBASE & FRONT TREAD WIDTH

Minimum 150-inches (3.810 m) ; maximum 300-inches (7.620 m) on long side. Maximum wheelbase variation from left to right: 2-inches (5.1 cm). Minimum front tread width 26-inches (66.0cm).

5 - TIRES & WHEELS**5.1 TIRES**

Tires must be specified for racing use by manufacturer. Maximum rear tire: 18-inches (45.8 cm) wide x 118-inches (2.997 m) circumference, minimum circumference 108-inches (2.743 m). Tires are to meet size requirements when installed and ready to run at manufacturer's recommended operating pressures. Minimum diameter of 13-inches (33.0 cm) on front tires. See General Regulations 5.1.

5.2 WHEELS

Rear wheels meeting SFI Spec 15.1 mandatory; maximum width: 16-inches. Wire wheels prohibited. Rear-wheel discs or covers prohibited. Use of tire inner liner mandatory on non-beadlock wheels. See General Regulations 5.2.

6 - INTERIOR**6.1 UPHOLSTERY**

Optional. Magnesium seats prohibited.

7 - BODY**7.1 AIRFOIL**

Positive locking device to prevent movement mandatory. Side-mounted canard-type units permitted. No part of wing to be within 6-inches (15.2 cm) of rear tire. Minimum fastener size on all front wings, canards, etc. .250-inch (6.35 mm); ball lock pins prohibited.

7.2 BODY

Body and cowl must be metal, carbon fiber or fiberglass. Driver compartment, frame structure, roll bars and body must be designed to prevent driver's body or limbs from contact with track surface.

Sub-flooring, inside but independent of body, mandatory where driver's legs rest on bellypan or chassis. Front overhang not to exceed 30-inches (76.2 cm), measured from centerline of front spindle to forwardmost point of car.

Ground effects of any description prohibited. Ground effects include but are not limited to rocker skirts, belly pans, sheet-metal work under the body that produces a "tunnel" for the passage of air, etc. Air deflector plates located behind cockpit restricted to maximum 17-inches by 17-inches (43.2 cm by 43.2 cm). Leading edges, fairing in or rounding off corners, etc. prohibited. Maximum 1.25-inch (32 mm) lip for stiffening permitted. Deflector plate may be located in front of or behind exhaust headers.

7.3 FRONT-WHEEL FAIRINGS

Prohibited.

7.4 WINDSCREEN

Mandatory. See General Regulations 7.7.

7.5 WINGS & SUPPORTS

All rear wing supports must meet SFI Spec 2.1. Wing configuration limited to one only, with maximum three elements. Combined total area of rear wing (total of all stages and/or elements) restricted to 1,500 square inches (9677 cm²) maximum. Trailing edge of rear wing may not extend more than 50-inches (1.270 m) behind centerline of rear axle.

Maximum height of any wing as measured vertically from the trailing edge of wing to ground is 90-inches (2.286 m). Strut mounting points may not be forward of motor plate. Main strut to chassis fasteners 7/16-inch (11.1 mm), Grade 5 minimum; adjusting rod fasteners 5/16-inch (7.9 mm), Grade 5 minimum;

de réglage, 5/16 de pouce (7,9 mm), Grade 5 au minimum ; toutes les autres fixations d'ailes, 3/8 de pouce (9,5 mm), Grade 5 minimum. Toutes les fixations qui servent à joindre, fixer ou soutenir l'aile et la structure de support (c.-à-d. toutes les entretoises) doivent être fixées de façon à travailler en double cisaillement.

Goupilles de verrouillage à bille interdites pour la fixation. Tout réglage ou mouvement pendant un run est interdit. La pressurisation des entretoises d'ailes est autorisée jusqu'à un maximum de 200 psi (13,8 bar).

Les plaques de garde doivent être plates, verticales et parallèles. Épaisseur maximale : 3/8 pouce (9,5 mm). Toute sorte de lèvres est interdite. Un retour sur le bord de fuite de ¼ pouce (6,35 mm) maximum est autorisé. La plaque de garde doit être reliée à l'aile ou à l'aileron à angle droit ; arrondi au niveau de la jonction interdit. Les dimensions maximales des plaques de garde doivent être de 22 pouces (55,88 cm) sur 22 pouces (55,88 cm).

all other wing fasteners 3/8-inch (9.5 mm), Grade 5 minimum. All fasteners associated with attaching, mounting or supporting the wing and wing structure (i.e. all struts) must be installed such that they are in double shear.

Ball-lock pins prohibited for attachment. Any adjustment or movement during run prohibited. Pressurization of wing struts, up to a maximum of 200 psi (13.8 bar) permitted.

Spill plates must be flat, vertical and parallel. Maximum thickness 3/8-inch (9.5 mm). Lips of any kind prohibited. Wicker permitted, maximum ¼-inch (6.35 mm). Spill plate must attach to wing or airfoil at right angle, radius at joint prohibited. Maximum spill plate dimensions 22-inches (55.88 cm) by 22-inches (55.88 cm).

8 - SYSTEME ELECTRIQUE

8.1 COMPOSANTS ELECTRIQUES

Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, et aux composants de l'extincteur d'incendie et du système de coupure du moteur automatiques. Toutes les fonctions telles que les systèmes de carburant doivent être contrôlées par un dispositif pneumatique, hydraulique et/ou mécanique.

8.2 ALLUMAGE

En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote. Voir Règlement Général 8.3.

8.3 SYSTEME D'ALLUMAGE

Tous les composants d'allumage dépendant d'un microprocesseur interdits. Voir Règlement Général 8.3.

8.4 MAGNETOS

Deux magnétos maximum ; deux bougies par cylindre, ne dépassant pas 44 ampères par magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140 ; Mallory Super Mag Series 3, 4, 6, 7, 11.

9 - GROUPE DE SOUTIEN

9.1 ORDINATEUR/ENREGISTREURS DE DONNEES

Voir Règlement Général 9.1, 9.2.

9.2 SYSTEME D'EXTINCTION D'INCENDIE

Système d'extinction d'incendie conforme à la Spéc. SFI 17.1 obligatoire lorsque le pilote est assis derrière le moteur et sur les voitures à moteur arrière avec un habitacle fermé. Voir Règlement Général 9.3.

9.3 VEHICULES DE REMORQUAGE

Autorisés. Voir Règlement Général 9.10.

9.4 WARMUPS

Voir Règlement Général 9.4, 9.12.

10 - PILOTE

(SE REPORTER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)

10.1 SYSTEME DE RETENUE DES BRAS

Obligatoire. Voir Règlement Général 10.3.

10.2 PAPIERS

Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Règlement Général 10.4.

10.3 SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE

Système de retenue du pilote de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1 obligatoire. Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Le système de retenue doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5.

10.4 CASQUE

Voir Règlement Général 10.7.

8 - ELECTRICAL

8.1 ELECTRICAL COMPONENTS

Electrical and electronic components are restricted to ignition systems, data recorders and electrical gauges or indicators, automated fire extinguisher and engine shut-off system components only. All functions such as fuel systems must be controlled by pneumatic, hydraulic and/or mechanical devices.

8.2 IGNITION

Each car in competition must have a positive-action on/off switch, capable of de-energizing the entire ignition system, in good working order, located within easy reach of the driver. See General Regulations 8.3.

8.3 IGNITION SYSTEM

All microprocessor ignition components prohibited. See General Regulations 8.3.

8.4 MAGNETOS

Maximum two magnetos; two spark plugs per cylinder, not to exceed 44 amps per magneto. Magnetos limited to the following models: MSD Pro Mag Systems, 12 or 20 amp, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160; MSD Pro Mag Systems, 44 amp, 8130, 8140; Mallory Super Mag Series 3, 4, 6, 7, 11.

9 - SUPPORT GROUP

9.1 COMPUTER/DATA RECORDERS

See General Regulations 9.1, 9.2.

9.2 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM

Fire extinguisher system meeting SFI Spec 17.1 mandatory when driver sits behind engine and on rear-engine cars with an enclosed cockpit. See General Regulations 9.3.

9.3 TOW VEHICLES

Permitted. See General Regulations 9.10.

9.4 WARMUPS

See General Regulations 9.4, 9.12.

10 - DRIVER

(ALSO, REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)

10.1 ARM RESTRAINTS

Mandatory. See General Regulations 10.3.

10.2 CREDENTIALS

Valid FIA International License mandatory. See General Regulations 10.4.

10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM

Three-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 mandatory. All belts must be covered with a fire-resistant covering. Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See General Regulations 10.5.

10.4 HELMET

See General Regulations 10.7.

10.5 MINERVE

Minerve complète sur 360° conforme à la Spéc. SFI 3.3, obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.

10.6 VETEMENTS DE PROTECTION

Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants 3.3/5, bottes/chaussures 3.3/5 et cagoule 3.3, obligatoires. Les vêtements répondant à la Spéc. SFI 3.2A/15 doivent être renvoyés au fabricant pour faire l'objet d'une nouvelle certification tous les cinq ans après la date de fabrication.

Les pilotes de voitures compressées à moteur avant doivent utiliser une combinaison conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, des gants 3.3/15, des bottes 3.3/15, et une cagoule 3.3. Les vêtements répondant à la Spéc. SFI 3.2A/20 doivent être renvoyés au fabricant pour faire l'objet d'une nouvelle certification tous les cinq ans après la date de fabrication.

La cagoule n'est pas obligatoire lorsque le casque est fabriqué avec une «jupe» portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 3.3.

Voir Règlement Général 10.10.

10.5 NECK COLLAR

Full 360-degree neck collar meeting SFI Spec 3.3 mandatory. See General Regulations 10.8.

10.6 PROTECTIVE CLOTHING

Driver's suit meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves 3.3/5, boots/shoes 3.3/5, and head sock 3.3 mandatory. SFI 3.2A/15 items must be returned to manufacturer for re-certification at 5 year intervals from date of manufacture.

Drivers of supercharged front-engine cars must use suit meeting SFI Spec 3.2A/20, gloves 3.3/15, boots 3.3/15, and head sock 3.3. SFI 3.2A/20 items must be returned to manufacturer for re-certification at 5 year intervals from date of manufacture.

Head sock is not mandatory when helmet is manufactured with a skirt, labeled as meeting SFI Spec 3.3. See General Regulations 10.10.

SECTION 4

TOP METHANOL FUNNY CAR

DESIGNATION

TMFC, précédé du numéro de la voiture.

Désignation réservée aux Funny Cars consommant du méthanol, construites spécifiquement pour la compétition de dragsters. Les voitures, pilotes à bord, sont pesées à l'issue d'un run.

Division par classes de poids

Suralimenté par compresseur de type Roots, consommant du méthanol ; poids minimal 2200 livres (998 kg).

Suralimenté par compresseur à vis, consommant du méthanol ; poids minimal 2275 livres (1032 kg).

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

1.1 CULASSES

Culasses taillées dans la masse et non d'origine autorisées. Deux soupapes et deux bougies par cylindre maximum.

1.2 MOTEUR

Cylindrée max. de 528 ci (8652,3 cm³) pour les voitures équipées d'un compresseur de type à vis ; cylindrée max. de 565 ci (9258,7 cm³) pour les voitures équipées d'un compresseur de type Roots.

Moteur d'automobile alternatif atmosphérique à combustion interne et un seul arbre à cames autorisé. Espacement maximal des axes de cylindre, 4,840 pouces (12,61 cm). Système d'huile à carter sec autorisé. Moteur de série à arbre à cames en tête d'origine autorisé. Le moteur doit être équipé d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur respectant la Spéc SFI 7.1. Le dispositif de retenue du bloc/bas moteur doit être adapté au carter d'huile et à la configuration de pompe utilisés ; il doit être monté conformément aux dispositions de la Spéc. SFI 7.1 et être utilisé conformément à l'application visée. Un système positif (flasque, lèvre, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culasse. Le flasque/lèvre doit s'étendre au-delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s). Toutes les grandes pièces du moteur (couvre culasses, collecteurs d'admission, compresseurs, tuyaux collecteurs, culasses, bloc, etc.) ainsi que toutes ses pièces mobiles, doivent obligatoirement être fabriquées dans l'un des matériaux suivants : aluminium, acier, fer, titane, magnésium ou autres alliages conventionnels ; la fibre de carbone, le kevlar, les céramiques, les composites, le béryllium et autres matériaux exotiques, sont interdits. Des couvercles d'injection et/ou des prises d'air d'injection en métal, fibre de verre ou fibre de carbone peuvent être utilisés.

Seules les combinaisons de moteurs qui utilisent des blocs-cylindres et des configurations de culasses qui étaient en compétition FIA avant le 1er avril 2001 seront acceptées

SECTION 4

TOP METHANOL FUNNY CAR

DESIGNATION

TMFC, preceded by car number.

Reserved for methanol-burning Funny Cars, built specifically for drag racing competition. Cars are weighed at the conclusion of a run including driver.

Class Weight Breaks

Supercharged with Roots-type supercharger, methanol, 2,200 pounds minimum weight (998 kg).

Supercharged with Screw-type supercharger, methanol, 2,275 pounds minimum weight (1,032 kg).

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS

1 - ENGINE

1.1 CYLINDER HEADS

Aftermarket billet heads permitted. Maximum two valves per cylinder; maximum two spark plugs per cylinder.

1.2 ENGINE

Maximum 528-cid (8652,3 cm³) for screw-type supercharger equipped cars; maximum 565-cid (9258,7 cm³) for Roots-type supercharger equipped cars.

Any internal-combustion reciprocating, single-camshaft, automotive-type engine permitted. Maximum bore center spacing 4.840 inches (12.61 cm). Dry-sump oil system permitted. OEM production line overhead cam engines permitted. Engine must be equipped with a lower-engine-ballistic/restraint device meeting SFI Spec 7.1. The lower-engine-ballistic/restraint device must be specific for the oil pan and pump configuration being used and must fit according to the requirements of SFI Spec 7.1 and be used as appropriately designed for the specific application. A positive method (flange, lip, etc.) must be attached to the intake manifold or engine block to retain both the front and rear manifold to block gaskets in the event the engine crankcase/lifter valley become over-pressurized. The flange/lip must extend past the surface of the gasket and be contoured to closely fit the block and manifold surfaces to prevent the gasket(s) from extruding. All large (valve covers, intake manifolds, superchargers, headers, heads, blocks, etc.) and all moving engine components are restricted to aluminum, steel, iron, titanium, magnesium, or other conventional alloys; carbon fiber, Kevlar, ceramics, composites, beryllium, or other extraordinary materials prohibited. Metal, fiberglass, or carbon fiber injector hats and/or injector scoops are permitted.

Only those engine combinations that utilize cylinder blocks and head designs that were in FIA competition prior to April 1, 2001, will be accepted for FIA competition. Any modifications

en compétition FIA. Toute modification ou altération des blocs-moteurs, des culasses et des composants du moteur sera considérée comme une modification de la conception et par conséquent interdite. Pour toute question concernant tout développement, nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification en relation avec les pièces, s'adresser à la Commission Dragsters de la FIA pour savoir s'ils sont autorisés ou interdits.

Toutes les combinaisons de moteurs doivent se conformer aux exigences suivantes :

- 1) Maintenir l'interchangeabilité des pièces existantes (à savoir vilebrequins, arbres à cames, collecteurs, cache-culbuteurs, assemblages des culbuteurs, etc.).
- 2) Maintenir les axes de cylindres d'origine, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm).
- 3) Maintenir les distances entre les axes des arbres à cames et de vilebrequin, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm), comme avant le 1er avril 2001.
- 4) Les dimensions des soupapes d'admission et d'échappement sont libres mais leurs angles caractéristiques par rapport à la culasse doivent être conservés, ± 1 degré.
- 5) Maintenir la configuration générale de la chambre de combustion (par exemple hémisphérique, à soupapes parallèles). L'injection directe dans le cylindre est interdite.
- 6) Maintenir l'orientation originale du cylindre par rapport à l'axe du vilebrequin.
- 7) Maintenir l'emplacement du guide de soupape, latéralement et longitudinalement, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm).
- 8) Maintenir l'emplacement de l'alésage de culbuteur, latéralement et longitudinalement, $\pm 0,015$ pouce (0,039 mm).
- 9) Maintenir ($\pm 0,015$ pouce [0,039 mm]) la distance maximum et minimum entre le capot et l'axe du vilebrequin, comme avant le 1er avril 2001.
- 10) Maintenir la culasse, le couvercle d'allumage, le collecteur d'admission, le collecteur d'échappement, la disposition des boulons de fixation du couvre-culasse ; des boulons et des goujons supplémentaires peuvent être utilisés.
- 11) Maintenir l'épaisseur minimale des parois et des nervures/membrures comme coulées/forgées à l'origine.

or alterations to engine blocks, cylinder heads, and engine components are deemed to be a change in design and therefore prohibited. This includes any redesign, reconfiguration, and/or significant modification to existing components. Refer any development, redesign, reconfiguration, and/or modification questions with respect to parts to the FIA Drag Racing Commission to determine whether permitted or prohibited.

All engine combinations must adhere to the following criteria:

- 1) Maintain interchangeability of existing parts (i.e. crankshafts, camshafts, manifolds, valve covers, rocker assemblies, etc.)
- 2) Maintain original bore center variance of $\pm .015$ inch (.039 mm).
- 3) Maintain maximum camshaft-to-crankshaft centerline variance of $\pm .015$ inch (.039 mm) as used prior to April 1, 2001.
- 4) Valves can be any size as long as they maintain intake and exhaust valve-angle variance of ± 1 degree.
- 5) Maintain general combustion-chamber configuration (e.g., Hemi, canted valve). Fuel injection directly into cylinder prohibited.
- 6) Maintain original cylinder orientation in reference to centerline of crankshaft.
- 7) Maintain valve guide location, lateral and front to back, variance of $\pm .015$ inch (.039 mm).
- 8) Maintain lifter bore location, lateral and front to back, variance of $\pm .015$ inch (.039 mm).
- 9) Maintain maximum and minimum ($\pm .015$ inch [0,039 mm]) engine block deck-to-crankshaft centerline dimension as used prior to April 1, 2001.
- 10) Retain cylinder head, timing cover, intake manifold, exhaust manifold, valve-cover bolt pattern; additional bolts/studs/dowels may be used.
- 11) Retain as cast / forged minimum block wall and web / rib thickness.

1.3 ECHAPPEMENT

Echappement à double conduit isolé obligatoire. Le double conduit doit s'étendre jusqu'au début du coude au bas de la carrosserie.

1.3 EXHAUST

Double pipe insulated exhaust headers mandatory. Double tube must extend to start of bend at bottom of body.

1.4 SYSTEME DE CARBURANT

Cellule de carburant recommandée. Réservoirs de carburants pressurisés interdits. Pour éviter la possibilité que le feu ne s'introduise dans le réservoir par le système de ventilation, celui-ci doit déboucher à l'extérieur de la carrosserie. Ventilation du réservoir de carburant, trou de 1 pouce (2,54 cm) de diamètre maximum devant la carrosserie pour ventiler le réservoir de carburant, à l'extérieur de la carrosserie seulement. Deux pompes à carburant maximum. Système de carburant électrique ou électronique interdit. Utilisation d'oxyde de propylène et/ou de protoxyde d'azote interdite. Pour faciliter la vérification du carburant par la FIA, une soupape de vidange sur le circuit de retour du ralenti, venant du corps de carburateur est obligatoire. Voir Règlement Général 1.5, 1.6.

Systèmes artificiels de chauffage et/ou de refroidissement du carburant interdits.

1.4 FUEL SYSTEM

Fuel cell recommended. Pressurized fuel tanks prohibited. Tanks must be vented outside of body lines to prevent fire from being drawn into tank through vent. Fuel tank vent, maximum 1-inch (2.54-cm) diameter hole in front of body to vent fuel tank outside of body only. Maximum two fuel pumps. Electronic or electrically controlled fuel system prohibited. Use of propylene oxide and/or nitrous oxide prohibited. For ease of FIA Fuel Check inspection, an inline drain valve in the idle return circuit from the barrel valve is required.

See General Regulations 1.5, 1.6.

Artificial cooling and/or heating of fuel prohibited.

1.5 PRISE D'AIR D'INJECTION

La prise d'air d'injection ne doit pas dépasser de plus de 18 pouces (45,7 cm) à l'avant de l'axe du cylindre du moteur avant, ne doit pas dépasser de plus de 12 pouces (30,5 cm) à l'arrière de l'axe du cylindre moteur arrière ; sa hauteur ne doit pas dépasser le sommet du pare-brise, son ouverture ne doit pas dépasser 1 pied au carré (929 cm²) et sa largeur ne doit pas dépasser 24 pouces (61,0 cm).

1.5 INJECTOR SCOOP

Injector scoop may not extend more than 18 inches (45.7 cm) forward of the center of the forward engine cylinder, may not extend more than 12 inches (30.5 cm) behind the center of the rear engine cylinder, may not be higher than the top of the windshield, may not have more than 1 square foot (929 cm²) of opening area, and may not be more than 24-inches (61.0 cm) wide.

1.6 CONDUITES D'HUILE

Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 30 psi (2,1 bars), doivent utiliser une connexion sertie en usine, subir des tests de pression et porter une étiquette. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 750 psi (51,8 bars). L'étiquette doit indiquer la date, les PSI et l'identification de l'essayer. Les étiquettes doivent résister au carburant et au liquide nettoyant pour freins. Les

1.6 OIL LINES

All flexible-pressure oil lines, excluding return lines and any line 30psi (2.1 bars) or lower in pressure, must use a factory-cripped connection and be pressure-tested and labeled. All testing must be hydrostatic for minimum 30 seconds at 750psi (51.8 bars). Label must indicate date, PSI, and tester ID. Labeling must be impervious to fuel and brake clean. Quick disconnect, plastic, and nylon lines are prohibited. The lines must be tested and tagged to indicate they have been tested. Test and tag services

conduites à démontage rapide en plastique ou en nylon sont interdites. Les conduites doivent avoir été testées et porter une étiquette indiquant qu'elles l'ont été. Les services de test et d'étiquetage sont disponibles lors des épreuves nationales. Toutes les conduites doivent être orientées de telle sorte qu'elles ne soient pas directement alignées par rapport aux joints de culasse à l'avant, à l'arrière ou sur le côté des culasses. Voir Règlement Général 1.12.

are available at national events. All of the lines must be routed in such a way that they are not directly in line with cylinder head gaskets at the front, rear, or side of the cylinder heads. See General Regulations 1.12.

1.7 COMPRESSEUR

Taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 22,25 pouces (56,5 cm), largeur 11,25 pouces (28,6 cm) ; longueur du rotor 19 pouces (48,3 cm) ; diamètre maximal du rotor 5,840 pouces (14,83 cm), y compris les parties fixes. Le carter doit être d'une pièce avec couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière ; le rotor doit être contenu dans un carter d'une seule pièce. L'hélice est limitée à une spirale de rotor maximale de 6,5 degrés par pouce de la longueur du rotor (2,559 °/cm). Un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1, plus un système de retenue conforme à la Spéc. SFI 14.2, sont obligatoires.

Les compresseurs de type à vis doivent être conformes à la Spéc. SFI 34.1 et être ré-inspectés par le fabricant tous les trois ans. Outre le panneau du compresseur, panneau de protection contre l'éclatement du collecteur, de Spéc. SFI 23.1, et système de retenue conforme à la Spéc. SFI 14.21, obligatoires. Les sangles de retenue du compresseur doivent être protégées par un matériau ignifugé. Les sangles de retenue du compresseur et les conduites de carburant doivent être installées de sorte que lorsque les sangles de retenue sont totalement tendues aucune charge ne soit placée sur aucune conduite de carburant.

Les limites maximales de surmultiplication sont les suivantes:

Cylindrée moteur	PSI	Whipple
> 500 cid (8193.5 cm ³)	2,25	1,70
entre 500 et 450 cid (8193.5 and 7374.2 cm ³)	2,15	1,62
< 450 cid (7374.2 cm ³)	2,04	1,54

Les voitures avec un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur d'admission / compresseur à l'arrière doivent avoir un conduit en acier de 0,024 pouce (0,6 mm) ou en aluminium de 0,032 pouce (0,8 mm) ou un conduit en fibre de carbone avec une garniture ou un revêtement agréé par la FIA, résistant au feu, d'un diamètre de 4 pouces (101 mm) minimum. Ceci afin d'atténuer la pression d'éclatement autour des panneaux de protection. Ce conduit traversera la cloison pare-feu et sortira à l'extérieur par la vitre latérale.

Compresseurs à vitesse variable interdits. Turbocompresseur(s) interdit(s). Voir Règlement Général 1.14, 1.15.

1.8 COMMANDE DES GAZ

La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. A condition de ne pas être sous le contrôle du pilote, un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le «burnout» peut être associé à la commande de l'injection ou des gaz. Voir Règlement Général 1.12.

1.9 COUVRE-CULASSES

Des couvre-culasses en métal coulé ou estampé, utilisant tous les trous des boulons de fixation, sont obligatoires. Les joints de couvre-culasse, joints toriques etc. doivent être complètement collés au couvre-culasse ou au plan d'étanchéité de la culasse. Les adaptateurs de tubes de mises à l'air libre sur les couvre-culasses doivent soit être entièrement soudés aux couvre-culasses, soit comprendre un joint ou un joint torique collé à l'adaptateur ou au couvre-culasse. Les couvre-culasses doivent être reliés aux culasses au moyen de goujons et d'écrous

1.7 SUPERCHARGER

Maximum size: 14-71, 22 1/4-inch (56.5 cm) case length, 11 1/4-inch (28.6 cm) case width, 19-inch (48.3 cm) rotor length; maximum rotor diameter: 5.840 inches (14.83 cm) including fixed stripping. The case must be one piece with removable front and rear bearing end plates; rotor must be contained within one-piece case. Helix is restricted to a maximum rotor spiral of 6.5 degrees per inch (2.559 °/cm) of rotor length. Manifold burst panel meeting SFI Spec 23.1 plus restraint system meeting SFI Spec 14.2 mandatory.

Screw-type superchargers must meet SFI Spec 34.1, and be reinspected by the manufacturer every three years. Manifold burst panel meeting SFI Spec 23.1 (in addition to panel in supercharger) plus restraint system meeting SFI Spec 14.21 mandatory. Supercharger restraint straps must be covered with a fire-restraint material. The blower restraint straps and fuel lines must be installed such that when the restraint straps are fully extended no load is placed on any of the fuel lines.

Maximum overdrive limits are the following:

Engine displacement	PSI	Whipple
> 500 cid (8193.5 cm ³)	2.25	1.70
between 500 and 450 cid (8193.5 and 7374.2 cm ³)	2.15	1.62
< 450 cid (7374.2 cm ³)	2.04	1.54

Cars with a supercharger/intake manifold burst panel in the rear must have a .024-inch steel (0.6 mm), .032-inch (0.8 mm) aluminum ducting, or carbon fiber ducting with an FIA-accepted flame resistant covering or coating, 4-inch (101 mm) minimum diameter, installed to relieve burst pressure from the burst panel(s) vicinity through the firewall and out the side window.

Variable multi-speed supercharger devices prohibited. Turbocharger(s) prohibited. See General Regulations 1.14, 1.15.

1.8 THROTTLE

Throttle control must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics or any other device may in no way affect the throttle operation. A mechanical device for controlling engine RPM during burnouts may be attached to the injector or throttle linkage but may not be driver controlled. See General Regulations 1.12.

1.9 VALVE COVERS

Cast or fabricated metal valve covers using all attachment bolt holes mandatory. Valve-cover gaskets, O-rings, etc. must be completely bonded/glued to either the valve cover or cylinder head sealing surface. Vent tube adapters on the valve covers must either be fully welded to the valve covers or incorporate a gasket or O-ring that is bonded/glued to either the adapter or the valve cover. Valve covers must be fastened to the cylinder heads with studs and nuts in lieu of bolts where possible. Spark-plug tubes that

et, si possible, les boulons doivent être évités. Les puits de bougie pénétrant les couvre-culasses doivent disposer d'un dispositif de retenue visant à maintenir le puits de la bougie à l'intérieur du couvre-culasse dans le cas où la bougie serait éjectée.

1.10 TUBES DE MISE A L'AIR LIBRE

Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire tel qu'un morillon, une goupille de verrouillage à bille, etc. Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Des flexibles d'un diamètre interne de 1 1/4 de pouce (31,8 mm) minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du bac collecteur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du du bac collecteur.

La contenance minimale du/des bac(s) collecteurs) est d'un gallon (soit 3,78 litres) (c'est-à-dire, au-dessous de la cloison du fond) lorsque les rejets du couvre-culasse sont orientés vers l'intérieur des longerons supérieurs ; sinon, une contenance d'un carter de deux gallons (soit 7,57 litres) est nécessaire.

Les bacs collecteurs doivent comporter des cloisons internes adéquates. La configuration minimale de l'admission et de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux ouvertures d'un diamètre interne de 1 1/8 pouce (28,6 mm) (ou de taille équivalente). Les tubes de mise à l'air libre ne doivent pas être obstrués entre l'intérieur du couvre-culasse et l'intérieur du bac collecteur (ce qui signifie qu'ils ne doivent pas comprendre d'orifices, d'espaces réduits, de matériaux de remplissage, etc.).
Voir Règlement Général 1.13.

2 - TRANSMISSION

2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR

Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 ou 1.4, à trois disques au maximum, et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires.

Profondeur maximale du blindage de volant moteur : 8 pouces 5/8 (21,9 cm). L'embrayage doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre ; la butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts, leviers, étages, etc. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. Filtre d'échappement de l'embrayage/la cloche d'embrayage obligatoire.

Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.8.

2.2 ARBRE DE TRANSMISSION

Dispositif anti-explosion obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.

2.3 COUVERTURE DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

Chaque extrémité de l'arbre de transmission doit être complètement protégée sur 360° par une couverture en acier d'1/16 de pouce (1,6 mm) minimum ou en aluminium d'1/8 de pouce (3,2 mm) minimum. La couverture arrière doit entourer le coupleur. La couverture avant doit entourer l'arbre de transmission, depuis l'arrière de l'inverseur jusqu'à l'extrémité du fourreau du joint, dans la zone des jambes du pilote. Toutes les gaines doivent être solidement montées sur le châssis, la barre transversale appropriée, l'inverseur ou la boîte d'essieu.

2.4 PONT ARRIERE

Essieu non d'origine entièrement flottant ou rigide obligatoire. Rapport (numérique) maximum de 4,30 pour les voitures équipées de compresseurs à vis et de 4,58 pour les voitures équipées de compresseurs de type Roots.
Voir Règlement Général 2.11.

2.5 TRANSMISSION

La transmission est limitée à 2 unités (3 vitesses avant). Transmission avec vitesse surmultipliée interdite. Le rapport de transmission final doit être de 1:1. Dispositif de retenue de l'embrayage recommandé sur toutes les voitures. Marche arrière obligatoire. Changements de vitesse automatiques et/ou

penetrate the valve covers must have a restraining device to contain the spark-plug tube in the valve cover in the event the spark plug is discharged.

1.10 VENT TUBE BREATHERS

FIA accepted catch can/vent tube system mandatory. Twist-on/quick disconnect fittings between the vent tube hoses and the valve cover vent tube adapters must incorporate a secondary locking device such as a hasp pin, ball lock pin, etc. Tape is not a satisfactory primary or secondary locking device. Double clamps are required on each end of all hoses used in the vent system, including the dry-sump vents. Minimum 1 1/4-inch (31.8 mm) inside diameter hoses are required from each valve cover to the catch can inlets and/or framerails and from each framerail outlet to both catch can inlets.

Minimum catch can(s) capacity is a four-quart (3.78 liter) sump (i.e., below the bottom baffle) when the valve cover discharges are routed through the upper framerails; otherwise an eight-quart sump (7.57 liter) capacity is required.

Catch cans must have adequate internal baffling. Minimum catch can inlet and outlet/discharge configuration is two 1 1/8-inch (28.6 mm) inside diameter openings (or equivalent area). Vent tubes must be unobstructed from the interior of the valve cover to the interior of the catch can; i.e., no orifices, reduced areas, filler materials, etc. See General Regulations 1.13.

2 - DRIVE TRAIN

2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.3 or 1.4, three-disc maximum, and flywheel shield meeting SFI Spec 6.2 mandatory.

Maximum depth of flywheel shield: 8 5/8-inches (21.9 cm). Clutch must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics, or any other device may in no way affect the clutch system. Throwout bearing must release all fingers, levers, stages, etc. simultaneously. Staged or variable release clutches of any description prohibited. Clutch/bell housing exhaust filter mandatory.

See General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.8.

2.2 DRIVELINE

Anti-blowback device mandatory. See General Regulations 2.1.

2.3 DRIVELINE COVER

Each end of driveshaft must have a full 360-degree cover of minimum 1/16-inch (1.6 mm) steel or 1/8-inch (3.2 mm) aluminum. Rear cover must surround the coupler. Front cover must surround the driveshaft from the back of the reverser to the end of the splicer sleeve in the area of the driver's legs. All covers must be securely mounted to frame, suitable crossmember, reverser or third-member.

2.4 REAREND

Aftermarket full-floating or live axle assembly mandatory. Maximum (numeric) gear ratio 4.30 for screw-type supercharger equipped; 4.58 for Roots-type supercharger equipped cars.
See General Regulations 2.11.

2.5 TRANSMISSION

Transmission limited to 2 units (3 forward speeds). Overdrive transmission prohibited. Final drive ratio must be 1:1. Clutch hold-down device recommended on all cars. Reverser mandatory. Automated shifters and/or timer-type shifting devices prohibited; each individual shift must be a function of

temporisés interdits, chaque changement de vitesse individuel devant être sous le contrôle du pilote. Les bonbonnes des changements de vitesse pour commande pneumatique doivent porter l'estampille CE ou DOT 1800 livres (124 bar) et être montées en permanence (colliers de fixation ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits). L'utilisation d'une transmission consistant en un convertisseur de couple non d'origine et une transmission planétaire non d'origine (trois vitesses maximum) avec un frein de transmission uniquement électrique n'est autorisée que pour les combinaisons à moteur compressé consommant du méthanol. L'unité doit être approuvée par la FIA. L'utilisation d'une boîte / d'un dispositif de retard est interdite. L'utilisation d'un moniteur de régime automatique durant la procédure de présentation / de lancement est interdite. Une plaque flexible non d'origine SFI 29.1 (sans couronne de démarreur) ou un plateau d'entraînement du convertisseur en acier plein, un blindage du volant-moteur SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 et un blindage de transmission d'une pièce non d'origine SFI 4.1 (couvrant les unités de transmission et l'inverseur de marche) sont exigés.

2.6 BLINDAGE DE TRANSMISSION

Un blindage d'un seul tenant protégeant toutes les unités de transmission est obligatoire. Doit être conforme à la Spéc. SFI 4.1. Voir Règlement Général 2.13.

3 - FREINS ET SUSPENSION

3.1 FREINS

Freins automatiques interdits : les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Freins à disque sur les quatre roues avec double maître-cylindre obligatoires. Canalisations de freins en acier obligatoires. Voir Règlement Général 3.1.

Si un frein à main est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la carrosserie ou de l'habitacle. Les canalisations de freins doivent être protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur.

3.2 DIRECTION

Un volant à démontage rapide disponible dans le commerce et se conformant à la Spéc. SFI 42.1 est obligatoire.

L'utilisation d'une entretoise de direction goupillée en remplacement d'un volant SFI à démontage rapide est interdite sur les voitures à moteur avant. Un dispositif doit être prévu pour empêcher un arbre de direction long de blesser le pilote en cas de choc frontal.

Voir Règlement Général 3.3.

3.3 SUSPENSION

Suspensions avant en option. Voir Règlement Général 3.4.

3.4 BARRES «WHEELIE»

Autorisées. Les roues doivent être non-métalliques. Voir Règlement Général 3.6.

4 - CHASSIS

4.1 LEST

Autorisé. Lest maximal TOTAL (soudé ou boulonné) 250 livres (113 kg). Voir Règlement Général 4.2.

4.2 GARDE AU SOL

Au minimum 3 pouces (7,6 cm) de l'avant de la voiture à 12 pouces (30,5 cm) derrière l'axe des essieux avant, et 2 pouces (5,1 cm) pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile et des tuyaux d'échappement.

4.3 PARACHUTE

Double parachute obligatoire. Deux points d'ancrage des suspentes séparés obligatoires. Le plancher du compartiment à parachute doit être plat et ne peut s'étendre ni sur plus de six pouces (152 mm) vers l'arrière, ni au-delà du sac du parachute. La mesure sera prise à partir du point d'ancrage à l'arrière de la carrosserie. L'utilisation d'un retour sur le bord de fuite est interdite. Voir Règlement Général 4.8.

4.4 CAGE DE SECURITE

Le châssis doit porter le nom du constructeur, le numéro de série et la date de construction. Il doit être conforme à la Spéc. SFI 10.1E. Dépôts de métal sur le châssis interdits ; peinture autorisée. Le châssis doit être inspecté annuellement par l'ASN et porter une étiquette de série avant de participer à un run. Rembourrage de cage de sécurité conforme à la Spéc. SFI 45.1

the driver. Air shifter bottles must be stamped as meeting CE or DOT-1800 pound (124 bar) rating and permanently mounted (hose clamps or tie wraps prohibited). The use of a transmission consisting of an aftermarket torque converter and an aftermarket planetary transmission (three speeds maximum) with an electric-only transbrake is permitted for the supercharged, methanol combinations only. The unit must be FIA-accepted. The use of a delay box/device is prohibited. The use of any automated rpm-control device during the staging/launching process is prohibited. An aftermarket flexplate (with no starter ring gear) meeting SFI Spec 29.1 or a solid steel converter driveplate, a flywheel shield meeting SFI Specs 6.1, 6.2, or 6.3, and an aftermarket one-piece transmission shield (covering the transmission units and the reverser) meeting SFI Spec 4.1 are required.

2.6 TRANSMISSION SHIELD

A one-piece ballistic shield covering all units mandatory. Must meet SFI Spec 4.1. See General Regulations 2.13.

3 - BRAKES & SUSPENSION

3.1 BRAKES

Automated brakes prohibited: application and release of brakes must be a function of the driver. Four-wheel disc brakes with dual master cylinder mandatory. Steel brake lines mandatory. See General Regulations 3.1.

Hand brake, if used, must be located inside body or driver compartment. Brake lines passing engine or blower must be shielded.

3.2 STEERING

Commercially available quick-disconnect steering wheel meeting SFI Spec 42.1 mandatory.

Use of a pinned steering crossmember in lieu of an SFI quick-disconnect steering wheel prohibited on front-engine cars. A device must be used to prevent a long steering shaft from injuring driver in case of frontal impact.

See General Regulations 3.3.

3.3 SUSPENSION

Front suspension optional. See General Regulations 3.4.

3.4 WHEELIE BARS

Permitted. Wheels must be non-metallic. See General Regulations 3.6.

4 - FRAME

4.1 BALLAST

Permitted. Maximum TOTAL ballast (welded or bolted) 250 pounds (113 kg). See General Regulations 4.2.

4.2 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (7.6 cm) from front of car to 12-inches (30.5 cm) behind centerline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan and exhaust headers.

4.3 PARACHUTE

Dual parachutes mandatory. Two separate shroud line mounting points mandatory. The parachute floor must be flat and may not extend more than six inches (152 mm) rearward or beyond the parachute pack, whichever is less. The measurement will be taken from the mounting point on the rear of the body. The use of a wicker prohibited. See General Regulations 4.8.

4.4 ROLL CAGE

Chassis must have manufacturer's name, serial number and date of manufacture. Chassis must meet SFI Spec 10.1E. Plating of chassis prohibited; painting permitted. Chassis must be inspected yearly by ASN and have serialized sticker affixed to frame before participation. Roll cage padding meeting SFI Spec 45.1 mandatory wherever driver's helmet may come in contact

obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec des éléments de la cage de sécurité. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est autorisé. La pressurisation des longerons au lieu de bonbonnes d'air est interdite.

with roll cage components. All wiring must be external of the frame rails: the routing of cables, hydraulic or pneumatic lines inside the chassis is permitted. Pressurization of frame rails in lieu of air bottles is prohibited.

4.5 EMPATTEMENT

100 pouces (2,540 m) minimum ; longueur maximale 125 pouces (3,175 m). Variation maximale de la voie de gauche à droite : 2 pouces (5,1 cm). La largeur de la voie à l'arrière ne peut s'écarter de la carrosserie vers l'extérieur ; vers l'intérieur, la tolérance maximale est de 3 pouces (7,6 cm) à l'arrière, et de 6 pouces (15,2 cm) à l'avant, les mesures étant prises entre le bord externe du pneu et le bord interne de la carrosserie.

4.5 WHEELBASE

Minimum 100-inches (2.540 m); maximum 125-inches (3.175 m) on long side. Maximum wheelbase variation from left to right: 2-inches (5.1 cm). Rear tread width cannot be outside of body line nor more than 3-inches (7.6 cm) inside body line. Front tread width must be no more than 6-inches (15.2 cm) inside body line. Measurements will be taken from outside edge of tire to inside edge of body.

5 - PNEUS ET ROUES

5.1 PNEUS

Les pneus doivent être spécifiés pour une utilisation en course par le constructeur. Pneu arrière : au maximum 18 pouces de largeur (45,8 cm) et 118 pouces (2,997 m) de circonférence ; circonférence minimum : 108 pouces (2,743 m). La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir aux pressions d'utilisation recommandées par le fabricant. Voir Règlement Général 5.1.

5 - TIRES & WHEELS

5.1 TIRES

Tires must be specified for racing use by manufacturer. Maximum rear tire: 18-inches (45.8 cm) wide x 118-inches (2.997 m) circumference, minimum circumference 108-inches (2.743 m). Tires are to meet size requirements when installed and ready to run at manufacturer's recommended operating pressures. See General Regulations 5.1.

5.2 ROUES

Roues arrière conformes à la Spéc. SFI 15.1 obligatoires ; largeur maximale : 16 pouces. Doivent être complètement isolées de l'habitacle. Roues fils interdites. Disque ou couverture interdits sur la roue arrière. Chemisage intérieur du pneu obligatoire sur les roues sans anneau de retenue. Voir Règlement Général 5.2.

5.2 WHEELS

Rear wheels meeting SFI Spec 15.1 mandatory; maximum width: 16-inches. Must be completely isolated from driver compartment. Wire wheels prohibited. Rear-wheel discs or covers prohibited.

Use of tire inner liner mandatory on non-beadlock wheels. See General Regulations 5.2.

6 - INTERIEUR

6.1 FEUILLE DE METAL

L'intérieur de l'habitacle, la cloison pare-feu, le siège, etc., doivent être en aluminium ou en acier. Magnésium ou fibre de carbone interdits ; boîtier d'injecteur en fibre de carbone autorisée.

6 - INTERIOR

6.1 SHEET METAL

Driver compartment interior, firewall, seat, etc., must be aluminum or steel. Magnesium or carbon fiber prohibited; carbon fiber injector «doghouse» permitted.

6.2 CAPITONNAGE

Une couche minimum de matériau de type Nomex obligatoire pour le capitonnage des sièges.

6.2 UPHOLSTERY

Minimum one layer, Nomex-type material mandatory as seat upholstery.

7 - CARROSSERIE

7.1 AILERONS, AILES

Interdits.

7 - BODY

7.1 AIRFOILS, WINGS

Prohibited.

7.2 CARROSSERIE

Toute modification de la carrosserie non expressément autorisée dans ce Règlement est interdite. Toute carrosserie répondant à l'ensemble des exigences qui s'appliquent à la catégorie Funny Car en matière de carrosserie peut être acceptée dans la catégorie TMFC. Les carrosseries utilisées en compétition devront provenir de moules approuvés par la FIA. Toute modification non expressément autorisée dans les dispositions relatives à la carrosserie des Funny Cars (Section 5) est interdite. Le modèle de carrosserie ne doit pas être de plus de 15 ans d'âge. Toute carrosserie doit correspondre à celle d'un coupé à 2 portes, d'une voiture de sport à 2 portes ou d'une conduite intérieure à 2 portes d'un type produit en série à l'origine par un constructeur automobile. La carrosserie doit avoir mesuré à l'origine 63 pouces (160 cm) de largeur au minimum au niveau de l'axe des essieux avant et arrière. La largeur maximale de la carrosserie et/ou du toit ne peut dépasser les dimensions de série. Les copies en fibre de verre ou en fibre de carbone de carrosseries de série sont autorisées. La carrosserie pourra être allongée ou raccourcie. Les contours avant et arrière de la carrosserie doivent ressembler aux configuration et conception de la carrosserie spécifique utilisée ; les trous pour le passage de l'air sont interdits.

Variation maximale de largeur de la carrosserie entre l'avant et l'arrière : 6 pouces (15,2 cm). Largeur de carrosserie minimale, 60 pouces une fois montée (152,4 cm). La carrosserie sera mesurée de l'axe des essieux avant à l'axe des essieux arrière. Il est interdit d'inclure les passages de roue ou d'utiliser les carénages de roue. La mesure de largeur ne tiendra aucun compte des ailes élargies ou élargisseurs (1 pouce, soit 2,54 cm,

7.2 BODY

Any modification to body not expressly permitted in this Rulebook is prohibited. Any body that meets the Funny Car body requirements in their entirety is acceptable for TMFC. These bodies must be run as they come from the FIA-accepted molds. Any modification not expressly permitted in the Funny Car (Section 5) body requirements is prohibited. Body model must be no older than 15 years maximum. All bodies must be 2-door sports car, 2-door coupe, or 2-door sedan body of a type originally mass-produced by automobile manufacturer. Must have originally measured 63 inches (160.0 cm) wide or more at centerline of front and rear axle. Maximum body and/or roof width cannot exceed stock dimensions. Duplications of production bodies of fiberglass or carbon fiber permitted. Body may be lengthened or shortened. Front and rear contour of body must resemble same configuration and design for specific body used; holes for air passage prohibited.

Maximum body width variation from front to rear is 6 inches (152 mm). Minimum body width is 60 inches (152.4 cm) when mounted. Bodies are measured at centerline of front and rear axles. Enclosing the wheel wells or the use of wheel fairings is prohibited. Fender flares or lips (maximum 1 inch [25.4 mm]) not on original factory-produced bodies will not be considered in any width measurement.

au maximum) n'appartenant pas aux carrosseries d'origine produites en usine.

Ouvertures des passages de roues : elles seront à l'avant de 5 pouces (12,7 cm) minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux avant et, à l'arrière, de 8 pouces (20,3 cm) minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux arrière. Côté arrière du spoiler latéral, 18 pouces (45,7 cm) minimum mesurés directement à partir de l'axe des essieux arrière. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 40 pouces (101,6 cm) à partir de l'axe de l'essieu avant. Les moulures de flanc (s'il s'agit d'un véhicule de série), les logements ou échancrures de feux avant et arrière doivent être incorporés à la carrosserie. La zone des feux arrière peut être articulée (au sommet seulement) pour l'aération, 100 pouces carrés (645 cm²) maximum par côté, tout autre trou étant interdit à l'arrière de la carrosserie. Carénages de capot interdits ; l'injection doit saillir du capot. Dimensions maximales du capot, 26 pouces (66,0 cm) de largeur sur 5 pouces (12,7 cm) de hauteur.

Les extensions du spoiler latéral ne pourront avoir plus d'1 pouce (2,54 cm) de largeur. Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, les tôles en métal façonnées sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Les décisions finales concernant les modifications de carrosserie sont du ressort du Département Technique de la FIA.

Un panneau de protection contre l'éclatement de la carrosserie (le capot-moteur), d'au moins 288 pouces carrés (1858 cm²), est obligatoire sur toutes les voitures munies d'un compresseur de type à vis. Le panneau de protection de la carrosserie contre l'éclatement doit être fixé par des vis en plastique et deux câbles d'acier inoxydable de 1/8 de pouce (3,2 mm), avec plaque de carrosserie boulonnée avec une plaque de chaque côté du panneau.

Tout nouveau dessin et toute nouvelle conception de carrosserie doivent recevoir l'approbation finale de la FIA avant la course. Les plans, dessins et illustrations, etc. doivent être soumis au Département Technique de la FIA pour approbation. Les spécifications de carrosserie peuvent varier pour certains véhicules de démonstration, sous réserve de l'approbation préalable de la FIA. L'intérieur de la carrosserie, zone du toit comprise, doit être recouvert par une garniture ou un revêtement agréé par la FIA, ralentissant la vitesse de propagation du feu, appliqué en accord avec les spécifications et recommandations du fabricant.

Tous les boulons et dispositifs de fixation sur la carrosserie, les fenêtres, etc., doivent comporter des têtes rondes vers l'extérieur de la carrosserie. Tous les raidisseurs doivent être placés à l'intérieur de la carrosserie, que ce soit sur les fenêtres, le spoiler, etc.

La structure de fixation de la carrosserie ne peut être ajustable. Le cadre doit être fixé à demeure, sans ajustements.

7.3 ISSUE DE SECOURS

Une issue de secours fonctionnelle, de type non transparent, doit être ménagée dans le toit de la carrosserie pour permettre au pilote de sortir facilement. Taille minimale, 18 pouces (45,7 cm) x 17 pouces (43,2 cm). Cette issue de secours doit être fixée en permanence ; elle doit être munie d'une charnière à l'outside, et d'un mécanisme d'ouverture pouvant être actionné de l'intérieur comme de l'extérieur de la voiture.

7.4 AILES

Quatre ailes de série obligatoires. Modifications autorisées pour permettre la relocalisation de l'essieu. Les bossages des ailes avant ne peuvent mesurer plus de 2 pouces 1/2 (6,35 cm) entre la partie plane de la ligne d'aile et le sommet du bossage.

7.5 CLOISON PARE-FEU

Doit être d'aluminium ou d'acier (magnésium interdit). Cloison pare-feu en forme de V fabriquée en aluminium de 0,04 pouce (1 mm) minimum autorisée ; autrement la partie de la cloison pare-feu entre la surface intérieure de la carrosserie et le châssis ne peut être supérieure à 12 pouces (30,5 cm), mesurée entre le bas du marchepied et le bas de la cloison pare-feu. Elle doit être équipée de chaque côté, à proximité des couvre-culasses, de «fenêtres à feu» ne mesurant pas plus de 25 pouces carrés (161 cm²) pour avertir le pilote de tout incendie. Du verre feuilleté de sécurité ou des plastiques résistant au feu tels que Lexan ou Plex 70 (polycarbonate) sont **obligatoires**.

Wheelwell openings: front, minimum 5 inches (127 mm) measured vertically from centerline of the front axle to wheelwell opening; rear, minimum 8 inches (203 mm) measured vertically from centerline of rear axle to wheelwell opening. Trailing edge of rocker minimum of 18 inches (45.7 cm) measured directly from centerline of rear axle. Front overhang not to exceed 40 inches (101.6 cm) from centerline of front axle. Beltline moldings (if on stock vehicle), headlight and tail light housings or indentations must be incorporated into body. Tail light area may be hinged (top only) for air venting, maximum 100 square inches (645 cm²) per side; any other holes in rear of body prohibited. Hood scoops prohibited; injector must protrude through hood. Maximum dimensions of hood cowl, 26 inches wide (660 mm) by 5 inches (127 mm) high.

Rocker panel extensions may not be more than 1 inch (25.4 mm) wide. Ground effects of any description prohibited. Ground effects include, but are not limited to, rocker skirts, belly pans, sheetmetal work under the body that produces a «tunnel» for the passage of air, etc. Final determination on all body modifications rests with FIA Technical Services Department.

Body (hood) burst panel, minimum 288 square inches (1858 cm²), mandatory on all screw-supercharger-equipped cars. Body burst panel must be secured with plastic screws and two 1/8-inch (3.2mm) stainless steel wires, with body pad bolted with plate on both sides of panel.

Any new body designs or concepts must receive approval from FIA prior to competition. Plans, drawings, pictures, etc., must be submitted to the FIA Technical Department for approval. Body specifications may vary for certain exhibition vehicles; prior FIA approval necessary. Underside of body, including roof area, must be covered with an FIA-accepted flame retardant covering or coating. Must be applied according to the manufacturer's specifications and recommendations.

All bolts and fasteners on body, windows, etc. must have button heads toward outside of body. All stiffeners must be placed on the inside of the body, whether on windows, spoiler, etc.

Mounting trees for body may not be adjustable. The framing must be a permanent fixture, with no adjustments.

7.3 ESCAPE HATCH

A working escape hatch must be installed in top of body to permit easy driver exit, see-through types prohibited. Minimum size, 18-inches (45.7 cm) x 17-inches (43.2 cm). Roof hatch must be permanently attached, and hinged at front. Must have release mechanism, operable from both inside and outside of car.

7.4 FENDERS

Four stock-type fenders mandatory. Alterations to accommodate axle relocation permitted. Front fender bubbles may not exceed 2 1/2-inches (6.35 cm) as measured from flat portion of fender line to top of bubble.

7.5 FIREWALL

Must be aluminium or steel; magnesium prohibited. V-shaped firewall constructed of a minimum .04-inch (1 mm) aluminum permitted; otherwise portion of firewall between skin of the body and the chassis can be no higher than 12 inches (30.5 cm), as measured from the bottom of the rocker panel to the bottom of the firewall. Must be equipped with «fire windows» measuring no greater than 25 square inches (161 cm²) on either side of firewall in vicinity of valve covers to warn driver of fire. Laminated safety glass or fire-resistant plastics such as Lexan or Plex 70 (polycarbonate) **mandatory**. See General Regulations 7.4.

Voir Règlement Général 7.4.

- 7.6 CALANDRE**
Calandre simulée de mêmes configuration et conception pour la carrosserie spécifique utilisée, obligatoire ; trous de passage d'air interdits.
- 7.7 PARE-CHOC ARRIERE**
Le véhicule doit être équipé d'un pare-chocs arrière consistant en une surface verticale minimale de 3 pouces (7,65 cm) ; ouverture maximale permise pour suspenries de parachute, 4 pouces sur 30 (10,2 x 76,2 cm). Le bord arrière du pare-chocs arrière ne peut dépasser de plus de 54 pouces (137,2 cm) de l'axe des essieux arrière. Distance maximale du bord arrière du pare-chocs arrière au sol, 29 pouces (73,6 cm). Lèvre de 1 pouce (2,54 cm) maximum autorisée sur le pare-chocs arrière comme renfort, non incluse dans la mesure générale.
- 7.8 SPOILERS**
Autorisés à l'avant et à l'arrière. Le spoiler arrière ne doit pas faire partie intégrante de la carrosserie. Le déplacement du capot arrière ne peut dépasser de plus d'un tiers la vitre arrière des répliques de la carrosserie de production. Les surfaces latérales des capots arrière surélevés doivent être complètement recouvertes par les plaques de garde verticales du spoiler. Largeur maximale du spoiler arrière 54 pouces (137,2 cm). Les plaques de garde verticales du spoiler arrière ne peuvent être situées en avant de l'axe des essieux arrière ni au-dessus de la vitre latérale arrière. Les plaques de garde verticales ne peuvent être situées à plus de 5 pouces (12,7 cm) au-dessus de la ligne de toit. Le point le plus en arrière de la plaque de garde verticale ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 60 pouces (152,4 cm). Supports des plaques de garde verticales autorisés sur un seul des deux côtés des plaques de garde. Lèvre sur le bord arrière de la plaque de garde (verticale) 0,5 pouce (1,27 cm) maximum.
Le bord arrière du spoiler arrière ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 56 pouces (142,2 cm) ni surplomber la ligne de toit de plus de 3 pouces (7,65 cm) et les bords avant et arrière ne peuvent être montés de manière à créer une «configuration d'aile». Le 'retour sur le bord de fuite' du spoiler ne doit pas dépasser 2 pouces (5,1 cm) vers l'avant ou vers l'arrière. L'installation de générateurs de turbulence n'est autorisée que sur le spoiler ; elle est interdite sur la carrosserie de la voiture. Tout réglage ou mouvement est interdit pendant un run. Le passage de l'air dans ou sous le déflecteur est interdit, sauf dans la zone articulée des feux arrière.
- 7.9 VITRES**
Pare-brise obligatoire. Les vitres latérales sont en option ; s'il y en a, elles doivent être propres. Les vitres latérales doivent comporter une ouverture d'un diamètre minimal de 6 pouces (15,2 cm) près du pilote. Voir Règlement Général 7.8.

8 - SYSTEME ELECTRIQUE

- 8.1 COMPOSANTS ELECTRIQUES**
Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, et aux composants de l'extincteur d'incendie et du système de coupure du moteur automatiques. Toutes les fonctions telles que les systèmes de carburant doivent être contrôlées par des dispositifs pneumatiques, hydrauliques et/ou mécaniques.
- 8.2 ALLUMAGE**
En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote. Voir Règlement Général 8.3.
- 8.3 SYSTEME D'ALLUMAGE**
Tous les composants d'allumage dépendant d'un microprocesseur interdits. Voir Règlement Général 8.3.
- 8.4 MAGNETOS**
Deux magnétos maximum ; deux bougies par cylindre, ne dépassant pas 44 ampères par magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140 ; Mallory Super Mag Series 3, 4, 6, 7, 11.

- 7.6 GRILLE**
Must be equipped with a simulated grille of same configuration and design for specific body used, holes for air passage prohibited.
- 7.7 REAR BUMPER**
Must be equipped with rear bumper consisting of a minimum vertical surface of 3-inches (7.65 cm); maximum allowable cutout for parachute shroud lines 4-inches (10.2 cm) by 30-inches (76.2 cm). The trailing edge of rear bumper may not extend more than 54-inches (137.2 cm) from the centerline of the rear axle. Maximum measurement from trailing edge of the rear bumper to ground, 29-inches (73.6 cm). Maximum 1-inch (2.54 cm) lip permitted on rear bumper as a stiffener, not included in overall measurement.
- 7.8 SPOILERS**
Permitted front and rear. Rear spoiler cannot be "built-in" to body. Rear deck relocation cannot extend more than one-third of the as-produced replica body's rear window. Side surfaces of elevated decks must be completely covered by spoiler spill plates.

Maximum rear spoiler width, including spill plates and attachment points, 54-inches (137.2 cm). Rear spoiler spill plates cannot be located forward of the centerline of the rear axle and onto rear quarter. Spill plates cannot be more than 5-inches (12.7 cm) above the roof line. Rear-most point of spill plate may not exceed 60-inches (152.4 cm) past the centerline of the rear axle. Spill plate supports permitted on one side of spill plate only, not both. Lip on rear edge of spill plate (vertical) .5-inch (1.27 cm) maximum.

The trailing edge of rear spoiler may not extend more than 56-inches (142.2 cm) past the centerline of the rear axle, may not be over 3-inches (7.65 cm) above the roof line, and the forward and trailing edge may not be mounted so as to preclude a "wing" configuration. Wicker on spoiler not to exceed 2-inches (5.1 cm) forward or back. The installation of vortex generators is permitted on the spoiler assembly only; prohibited on car body. Any adjustment or movement during run prohibited. Air flow through spoiler or past the underside of spoiler, other than hinged tail light area, prohibited.
- 7.9 WINDOWS**
Windshield mandatory. Side windows optional. If windows are used they must be clear. Side windows must have a minimum 6-inch (15.2 cm) diameter opening adjacent to driver. See General Regulations 7.8.

8 - ELECTRICAL

- 8.1 ELECTRICAL COMPONENTS**
Electrical and electronic components are restricted to ignition systems, data recorders and electrical gauges or indicators, automated fire extinguisher and engine shut-off system components only. All functions such as fuel systems must be controlled by pneumatic, hydraulic and/or mechanical devices.
- 8.2 IGNITION**
Each car in competition must have a positive-action on/off switch, capable of de-energizing the entire ignition system, in good working order, located within easy reach of the driver. See General Regulations 8.3.
- 8.3 IGNITION SYSTEM**
All microprocessor ignition components prohibited. See General Regulations 8.3.
- 8.4 MAGNETOS**
Maximum two magnetos; two spark plugs per cylinder, not to exceed 44 amps per magneto. Magnetos limited to the following models: MSD Pro Mag Systems, 12 or 20 amp, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160; MSD Pro Mag Systems, 44 amp, 8130, 8140; Mallory Super Mag Series 3, 4, 6, 7, 11.

9 - GROUPE DE SOUTIEN**9.1 ORDINATEUR/ENREGISTREURS DE DONNEES**

Voir Règlement Général 9.1, 9.2.

9.2 SYSTEME D'EXTINCTION D'INCENDIE

20 livres (9,1 kg) minimum. Le système doit être divisé de manière qu'un minimum de 15 livres (6,8 kg) soit dirigé dans le compartiment moteur au moyen d'ajutages placés devant chaque ligne des tubes entre culasse et collecteur d'échappement. Les 5 livres restantes (2,3 kg) ou plus doivent être dispersées dans l'habitacle au moyen d'un ajutage atomiseur placé aux pieds du pilote. Le système doit être installé conformément aux spécifications du constructeur. Lorsque les câbles servant à actionner la bonbonne à incendie passent dans la zone du moteur/du carter de cloche d'embrayage, ils doivent être installés à l'intérieur des longerons. Voir Règlement Général 9.3.

Le système d'extinction d'incendie doit être conforme à la Spéc. SFI 17.1. Si équipé d'un système d'extinction à commande pneumatique, un système d'extinction à commande manuelle est obligatoire. Si le système d'extinction à commande manuelle est principal, aucun système de réserve n'est requis.

9.3 VEHICULES DE REMORQUAGE

Autorisés. Voir Règlement Général 9.10.

9.4 WARMUPS

Voir Règlement Général 9.4, 9.12.

10 - PILOTE

(SE REPORTER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)

10.1 SYSTEME DE RETENUE DES BRAS

Obligatoires. Voir Règlement Général 10.3.

10.2 PAPIERS

Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Règlement Général 10.4.

10.3 SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE

Système de retenue de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1 obligatoire. Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Leurs points d'ancrage doivent être protégés par une feuille métallique ou par un matériau ignifugé acceptable. Le système de retenue doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5.

10.4 CASQUE

Voir Règlement Général 10.7.

10.5 MINERVE

Minerve complète sur 360 degrés conforme à la Spéc. SFI 3.3, obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.

10.6 VETEMENTS DE PROTECTION

Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants 3.3/15, bottes 3.3/15 et cagoule 3.3, obligatoires. Les vêtements répondant à la Spéc. SFI 3.2A/20 doivent être renvoyés au fabricant pour faire l'objet d'une nouvelle certification tous les cinq ans après la date de fabrication. Une cagoule n'est pas obligatoire lorsque le casque comporte une «jupe» portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 3.3.

Système de circulation d'air frais obligatoire. Le système doit être fabriqué et installé par le fabricant du casque d'origine, ou avec l'autorisation écrite du fabricant du casque d'origine. Le casque doit être conforme aux spécifications SFI et/ou SNELL qui s'appliquent avec le système d'air frais installé. Air comprimé uniquement. L'air peut être fourni soit «à la demande», soit par pression constante.

Voir Règlement Général 10.10.

9 - SUPPORT GROUP**9.1 COMPUTER/DATA RECORDERS**

See General Regulations 9.1, 9.2.

9.2 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM

Minimum 20-pound (9.1 kg). System must be divided so that a minimum of 15-pounds (6.8 kg) is directed into engine compartment by means of nozzle outlets placed in front of each bank of exhaust headers. Remaining 5 pounds (2.3 kg) or more should be dispersed in driver compartment by means of an atomizing nozzle placed at driver's feet. Must be installed per manufacturer's specifications. Fire bottle activation cables must be installed inside frame rail where cables pass engine/bellhousing area. See General Regulations 9.3.

Fire extinguishing system must meet SFI Spec 17.1. If equipped with a pneumatic-activated extinguishing system, a manual-activated extinguishing system is mandatory. If a manual-activated extinguishing system is primary, no backup system is required.

9.3 TOW VEHICLES

Permitted. See General Regulations 9.10.

9.4 WARMUPS

See General Regulations 9.4, 9.12.

10 - DRIVER

(ALSO, REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)

10.1 ARM RESTRAINTS

Mandatory. See General Regulations 10.3.

10.2 CREDENTIALS

Valid FIA International License mandatory. See General Regulations 10.4.

10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM

Three-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 mandatory. All belts must be covered with a fire-resistant covering. Mounting points must be covered with either sheet metal or an acceptable fire-resistant material. Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See General Regulations 10.5.

10.4 HELMET

See General Regulations 10.7.

10.5 NECK COLLAR

Full 360-degree neck collar meeting SFI Spec 3.3 mandatory. See General Regulations 10.8.

10.6 PROTECTIVE CLOTHING

Driver's suit meeting SFI Spec 3.2A/20, gloves 3.3/15, boots 3.3/15, and head sock 3.3 mandatory. SFI 3.2A/20 items must be returned to manufacturer for re-certification at 5 year intervals from date of manufacture. A head sock is not mandatory when helmet is manufactured with a skirt, labeled as meeting SFI Spec 3.3.

Fresh-air breathing system mandatory. System must be manufactured and installed by the original helmet manufacturer or with written authorization of the original helmet manufacturer. Helmet must meet applicable SFI and/or SNELL Specs with fresh-air system installed. Compressed air only. Air can be supplied «on demand» or by constant pressure. See General Regulations 10.10.

SECTION 5

PRO STOCK

DESIGNATION

PRO, précédé du numéro de la voiture.

Réservé aux coupés à 2 portes et aux voitures de série à 2 portes. L'âge de la carrosserie ne remontera pas à plus de 15 ans avant l'année du modèle en cours.

La carrosserie, l'entraînement des roues, le châssis, etc., ne pourront pas être modifiés ou relocalisés, sauf comme indiqué dans les Exigences et Spécifications. Poids minimal à l'issue d'un run : 2350 livres (1066 kg), pilote compris.

Une fois qu'un moteur a été utilisé dans un véhicule lors d'une épreuve, ce moteur ne peut pas être utilisé dans un autre véhicule pendant la durée de l'épreuve. Le moteur consistera en le bloc et les culasses, et portera à chaque épreuve un numéro de série ou tout autre moyen d'identification.

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS**1 - MOTEUR****1.1 CARBURATEUR**

Limité à 2, et seulement deux, carburateurs à quadruple corps d'automobile américaine de série, agréés par la FIA (Holley Dominator 4500, Barry Grant King Demon RS), avec toutes modifications internes. Sont interdits : carburateurs alignés à corps multiples, carburateurs à guillotine, carburateurs de motocyclette, et injection de carburant.

1.2 CULASSES

Culasses hémisphériques, culasses avec tiges de soupapes parallèles ou non autorisées. Elles doivent être de la même marque que la carrosserie utilisée. Culasses taillées dans la masse interdites. Culasses non d'origine autorisées si conçues et coulées avec approbation d'origine et approuvées actuellement par la FIA. La FIA pourra désigner des culasses d'origine et/ou non d'origine acceptables pour telle ou telle marque de voiture. Toute culasse conçue et coulée après le 1er février 1991 doit comprendre un numéro de pièce/fonderie d'origine, plus le logo d'identification d'origine et doit être approuvée par la FIA. Toutes configurations et tailles de soupapes autorisées. Surface de montage du couvre-culasse sur la culasse de série et hauteur (épaisseur) de la culasse au niveau de la plus haute surface de couvre-culasse obligatoires.

Les ouvertures peuvent être rehaussées. Plaques d'ouverture entre culasse et échappement autorisées ; elles peuvent être situées plus haut que la culasse mais leur largeur ne sera pas supérieure à 1 pouce 1/2 (3,81 cm) ; elles ne peuvent être encastrées dans la culasse sur une profondeur supérieure à leur propre largeur. Plaques autorisées côté admission ou échappement, mais pas les deux. Maximum deux soupapes et une bougie par cylindre.

1.3 MOTEUR

Moteur d'automobile V8 à 90 degrés alternatif atmosphérique à combustion interne et un seul arbre à cames (à savoir le banc de cylindres doit se trouver à un angle de 45 degrés par rapport à l'axe de l'arbre à cames / du vilebrequin, formant un angle combiné de 90 degrés). Pour une description plus détaillée, prendre contact avec la FIA. 500 pouces cubes (8193,5 cm³) de cylindrée maximum. Toutes les grandes pièces du moteur (couvre-culasses, collecteurs d'admission, compresseurs, tuyaux collecteurs, culasses, blocs, etc.) ainsi que toutes ses pièces mobiles, doivent obligatoirement être fabriquées dans l'un des matériaux suivants : aluminium, acier, fer, titane, magnésium ou autres alliages conventionnels ; la fibre de carbone, le kevlar, les céramiques, les composites, le béryllium et autres matériaux exotiques, sont interdits.

Des exigences de poids minimales ont été fixées pour les composants de moteur suivants :

Piston – 460 grammes
Axe de piston – 135 grammes
Bielle – 480 grammes
Soupape d'admission – 90 grammes
Soupape d'échappement – 80 grammes

Les matériaux des poussoirs d'admission et d'échappement et des ressorts de soupape sont limités à l'acier. Tout autre

SECTION 5

PRO STOCK

DESIGNATION

PRO, précédé by car number.

Reserved for 2-door coupes or 2-door production vehicles. Body age no more than 15 years prior to current model.

Body, drive train, chassis, etc, may not be altered, modified or relocated, except as outlined in Requirements & Specifications. Minimum weight at conclusion of run: 2,350 pounds (1066 kg), including driver.

Once an engine is used in a vehicle at an event, that engine cannot be used in another vehicle for the duration of the event. Engine shall consist of short block and heads, and will be serialized or otherwise identified at each event.

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS**1- ENGINE****1.1 CARBURETOR**

Limited to two, and only two, 4-barrel American automotive production FIA accepted carburetors (Holley Dominator 4500, Barry Grant King Demon RS) with any internal modifications. The following are prohibited: «inline» multibarrel carburetors, slide-valve carburetors, motorcycle carburetors, and fuel injection.

1.2 CYLINDER HEADS

Hemi, canted-valve or wedge cast heads permitted. Must be same corporate make as body used. Billet heads prohibited. Aftermarket heads permitted if designed and cast with OEM approval, and currently accepted by FIA. FIA may designate specific acceptable OEM and/or aftermarket cylinder heads for specific makes of cars.

All heads designed and cast after February 1, 1991 must include OEM part/casting number plus OEM logo identification and must be FIA-accepted. Any valve configuration or valve size permitted. Stock valve cover mounting surface and head height (thickness) at highest valve cover surface mandatory.

Ports may be raised. Port plates permitted, may be higher than head, no wider than 1 1/2-inches (3.8 cm), may not be recessed into head more than plate width. Plates permitted on intake or exhaust side, not both. Maximum two valves per cylinder; maximum one spark plug per cylinder.

1.3 ENGINE

Internal-combustion, reciprocating, naturally aspirated, single-camshaft, 90-degree V-8 i.e., cylinder bank must be at a 45-degree angle from the camshaft/crankshaft centerline, creating a combined 90-degree angle) automotive-type engine. For a more detailed description, contact the FIA. Maximum 500 cubic inch (8193.5 cm³). All large (valve covers, intake manifolds, headers, heads, blocks, etc.) and all moving engine components are restricted to aluminum, steel, iron, titanium, magnesium, or other conventional alloys; carbon fiber, Kevlar, ceramics, composites, beryllium, or other exotic materials prohibited.

Minimum weight requirements have been developed for the following engine components:

Piston – 460 grams
Wrist pin – 135 grams
Connecting rod – 480 grams
Intake valve – 90 grams
Exhaust valve – 80 grams

Material for intake and exhaust push rod, and valve spring are limited to steel. All other materials prohibited. Roller bearings

matériau interdit. Roulements à rouleaux limités aux paliers d'arbre à cames, aux paliers de butée d'arbre à cames, aux poussoirs et aux pivots de culbuteur. Chemises, bielles et roulements de vilebrequin conventionnels obligatoires.

Blocs non d'origine autorisés si conception et fonderie agréés d'origine et actuellement acceptés par la FIA.

La FIA pourra désigner des blocs d'origine et/ou non d'origine acceptables pour telle ou telle marque de voiture. L'espacement des alésages de cylindres ne dépassera pas 4,900 pouces (12,45 cm). Un seul distributeur autorisé.

Voir Règlement Général 1.2.

limited to cam bearings, cam thrust bearings, lifters and rocker arm fulcrum. Conventional sleeve rod and main bearing mandatory.

Aftermarket blocks permitted if designed and cast with OEM approval, and currently accepted by FIA.

FIA may designate specific acceptable OEM and/or aftermarket blocks for specific makes of cars. Maximum cylinder bore spacing 4.900 inches (12.45 cm). Maximum one distributor.

See General Regulations 1.2.

1.4 REcul DU MOTEUR

Le recul maximal est de 81,5 pouces (207 cm) ; le recul minimal est de 83,125 pouces (211,1 cm). Mesuré à partir de l'axe des essieux arrière jusqu'à l'arrière du bloc moteur (pour les voitures construites avant le 1 janvier 2001 : recul maximal du moteur 2 pouces [5,1 cm] mesuré entre l'axe avant et le centre du trou de bougie d'allumage le plus en avant). Usinage du bloc pour permettre un autre recul interdit.

1.5 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Echappement libre avec tubes entre culasse et collecteur autorisé. Voir Règlement Général 1.3.

1.6 CARBURANT

Essence de compétition agréée par la FIA seulement. La constante diélectrique sur le contrôleur devra correspondre à la lecture faite de la ligne de base pour le carburant spécifié. L'utilisation d'additifs est interdite. Voir Règlement Général 1.6, 1.13.

1.7 SYSTÈME DE CARBURANT

Cellule de carburant de deux gallons maximum conforme à la Spéc. SFI 28.1 ou à la norme FIA appropriée et montée devant le radiateur obligatoire. Elle doit être montée entre les longerons, dans un cadre en tube rond d'au moins 1 pouce 1/4 (31,8 cm) de diamètre extérieur x 0,065 pouce (1,65 mm) de tube au chrome-molybdène.

Le cadre en tube rond doit être fixé à une entretoise fabriquée d'au moins 1 pouce 1/4 (3,18 cm) de diamètre extérieur x 0,065 pouce (1,65 mm) de tube au chrome-molybdène. Toutes les autres conceptions doivent être approuvées par la FIA.

Distance maximum entre la plaque moteur avant et l'avant du tube de 1 ¼ pouce (31,8 mm) : 38,5 pouces (978 mm). Elle doit être équipée d'un bouchon de surpression et d'une mise à l'air libre vers l'extérieur de la carrosserie. Réservoir(s) supplémentaire(s) interdit(s). Systèmes artificiels de chauffage ou de refroidissement (par ex. : réservoirs réfrigérés, glace, fréon, etc.) interdits. Systèmes de circulation ne faisant pas partie du système normal de pompe à carburant, interdits. Voir Règlement Général 1.5.

1.8 RADIATEUR

Un seul radiateur automobile situé à l'avant, avec une seule pompe à eau obligatoires dans le compartiment moteur. Support déplacé autorisé. Les tuyaux extérieurs de raccordement entre pompe à eau et bloc et/ou culasses autorisés. La pompe à eau et le ventilateur peuvent être électriques.

1.9 COMMANDE DES GAZ

La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. Voir Règlement Général 1.12.

2 - TRANSMISSION

2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR ET BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR

Volant moteur et embrayage conformes aux Spéc. SFI 1.1, 1.2, 1.3 ou 1.4 obligatoires. Blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.1 ou 6.2 obligatoire sur toute voiture utilisant un embrayage conforme à la Spéc. SFI 1.3 ou 1.4. Maximum trois disques uniquement. Diamètre minimum des disques 6 pouces (152 mm). Blindage de volant moteur conforme au minimum à la Spéc. SFI 6.1 ou 9.1 obligatoire sur toutes les autres voitures. L'embrayage doit être directement actionné par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. Tout embrayage à étages ou à relâchement variable de quelque type que ce soit est interdit. La butée d'embrayage doit libérer simultanément tous les doigts,

1.4 ENGINE SETBACK

Maximum set-back is 81.5 inches (207 cm); minimum setback is 83.125 inches (211.1 cm). Measured from centerline of rear axle to rear of engine block (cars built prior to January 1, 2001: maximum engine setback 2 inches [5.1 cm] from centerline of front spindle to center of furthest forward engine spark plug hole). Machining of the block to allow further setback prohibited.

1.5 EXHAUST SYSTEM

Open exhaust with headers permitted. See General Regulations 1.3.

1.6 FUEL

FIA accepted racing gasoline only (see list in appendix). Dielectric Constant, as per FIA DC meter, must match reading from baseline of specified gasoline. The use of additives is prohibited. See General Regulations 1.6, 1.13.

1.7 FUEL SYSTEM

Maximum two-gallon fuel cell meeting SFI Spec 28.1 or appropriate FIA standard mounted in front of radiator mandatory; must be mounted between frame rails and enclosed in a round tube frame, minimum 1 1/4-inch (31.8 mm) O.D. x .065-inch (1.65 mm) chrome moly tubing.

The round tube frame must be attached to a cross member constructed of minimum 1 1/4-inch (3.18 cm) O.D. x .065-inch (1.65 mm) chrome moly tubing. All other designs must be FIA accepted.

Maximum distance from front motor plate to front of 1 1/4-inch (31.8 mm) tube is 38.5 inches (978 mm).

Must have pressure cap and be vented to outside of body. Extra tank(s) prohibited.

Artificial cooling or heating systems (i.e. cool cans, ice, Freon, etc.) prohibited. Circulating systems not part of normal fuel pump system prohibited. See General Regulations 1.5.

1.8 RADIATOR

One only automotive radiator in front location, with one water pump mandatory in engine compartment. Remote mount permitted. External plumbing from water pump to block and/or cylinder head(s) permitted. Water pump and fan may be electrically driven.

1.9 THROTTLE

Throttle control must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics or any other device may in no way affect the throttle operation. See General Regulations 1.12.

2 - DRIVE TRAIN

2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.1,1.2, 1.3 or 1.4 mandatory. Flywheel shield meeting SFI Spec 6.1 or 6.2 mandatory on any car using SFI Spec 1.3 or 1.4 clutches. Maximum 3 discs only. Minimum disc diameter 6 inches (152 mm). Flywheel shield meeting minimum SFI Spec 6.1 or 9.1 mandatory on all other cars. Clutch must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics, or any other device may in no way affect the clutch system. Multi-stage, variable release, lockup-type clutch of any description prohibited. Throwout bearing must release all fingers, levers, stages, etc. simultaneously.

leviers, étages, etc.

Le blindage de volant moteur ne peut être soudé à la voiture et/ou au châssis (utilisé comme barre transversale). Les renforts de châssis/carrosserie ne peuvent pas être soudés au blindage de volant moteur. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.9.

Blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.1 ou 6.2 obligatoire sur toutes les voitures utilisant un embrayage conforme à la Spéc. SFI 1.3 ou 1.4.

Flywheel shield cannot be welded into the car and/or (used as crossmember) frame. Frame and/or body braces cannot be welded to flywheel shield. See General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.9.

Flywheel shield meeting SFI Spec 6.1 or 6.2 mandatory on any car using SFI Spec 1.3 or 1.4 clutches.

2.2 ARBRE DE TRANSMISSION

Les voitures à traction avant doivent être converties en tractions arrière. Chaque arbre de transmission doit avoir à ses extrémités des boudes sur 360 degrés, à 6 pouces maximum (15,2 cm) des joints en U.

Par ailleurs, l'arbre de transmission doit être recouvert d'un tube à 360 degrés couvrant le joint en U avant et s'étendant vers l'arrière sur 12 pouces (30,5 cm) au minimum.

Le tube de l'arbre de transmission doit utiliser au moins 4 points d'attache au châssis qui seront soit soudés, soit boulonnés à l'aide de boulons SAE d'au minimum 5/16 pouce (7,9 mm), soit à l'aide de goupilles à pression/tirage de 1/4 de pouce (6,35 mm). L'arbre de transmission doit avoir un diamètre de 3 ou 4 pouces (76 ou 102 mm) et se composer d'une seule pièce. Les garnitures de bout doivent être soudées; tout assemblage boulonné est interdit. Le tube de l'arbre de transmission de 3 pouces (76 mm) doit avoir une épaisseur de paroi d'au moins 0,083 pouce (2,1 mm) et être en acier 4130. Le tube de l'arbre de transmission de quatre pouces (102 mm) doit avoir une épaisseur de paroi d'au moins 0,125 pouce (3,18 mm) et être en aluminium 6061 T-6.

Voir Règlement Général 2.4.

2.2 DRIVELINE

Front-wheel drive cars must be converted to rear-wheel drive. Each end of drive shaft must have round 360-degree drive-shaft loops within 6-inches (15.2 cm) of U-joints.

Additionally, driveshaft must be covered by 360 degree tube, covering the front u-joint and extending rearward a minimum 12-inches (30.5 cm).

Driveshaft tube must utilize a minimum of four attachment points to the chassis, either bolted with minimum 5/16 (7.9 mm) SAE bolts or welded or 1/4-inch (6.35 mm) push/pull pins. Driveshaft must be either 3- or 4-inch (76 or 102 mm) diameter and must be one piece. End caps must be welded together; bolt together construction prohibited. Three-inch (76 mm) driveshaft tube must be constructed of minimum .083-inch-wall-thickness (2.1 mm) 4130 steel material; 4-inch (102 mm) driveshaft tube must be constructed of minimum .125-inch-wall-thickness (3.18 mm) 6061 T-6 aluminum material.

See General Regulations 2.4.

2.3 PONT ARRIERE

Essieux non d'origine obligatoires. Essieux entièrement flottants ou rigides autorisés. Axes à au moins 40 cannelures obligatoires. Voir Règlement Général 2.11.

2.3 REAREND

Aftermarket axles mandatory. Full-floating or live axle units permitted. Minimum 40 spline axles mandatory. See General Regulations 2.11.

2.4 TRANSMISSION

Transmission non d'origine à planétaires ou sans embrayage, avec 5 vitesses avant maximum et marche arrière, autorisée. Transmissions automatiques interdites. Les mécanismes de changement de vitesses automatiques, temporisés, pneumatiques, électriques, électroniques, hydrauliques, etc. sont interdits, chaque changement de vitesse individuel devant être sous le contrôle manuel du pilote. Voir Règlement Général 9.7.

2.4 TRANSMISSION

Aftermarket planetary or clutchless transmission with a maximum of 5 forward speeds and reverse permitted. Automatic transmissions prohibited. Automated, timer-type, pneumatic, electric, electronic, hydraulic etc. shifting mechanism prohibited; each individual shift must be a function of the driver and controlled manually. See General Regulations 9.7.

3 - FREINS ET SUSPENSION

3 - BRAKES & SUSPENSION

3.1 FREINS

Freins automatiques interdits; les freins doivent être sous le contrôle du pilote. Freins hydrauliques obligatoires sur les quatre roues. Les canalisations de freins doivent passer à l'extérieur de la zone du volant moteur et de l'arbre de transmission. Verrouillage de tuyauterie autorisé sur les roues avant seulement, doit être actionnée par le pilote. Il est interdit d'utiliser tout autre contacteur électrique, pneumatique, hydraulique, etc. dans le système de freinage. Voir Règlement Général 3.1.

3.1 BRAKES

Automated brakes prohibited; application and release of brakes must be a function of the driver. Four-wheel hydraulic brakes mandatory. Brake lines must be out of flywheel and driveline area. Line-loc permitted on front wheels only, must be driver activated. Any other electrical, pneumatic, hydraulic, etc. switch prohibited in brake system. See General Regulations 3.1.

3.2 DIRECTION

Direction de série à l'emplacement conventionnel, obligatoire. Volant à démontage rapide disponible dans le commerce conforme à la spéc. SFI 42.1, obligatoire. Diamètre minimal du volant, diamètre extérieur 11 pouces (27,9 cm). Voir Règlement Général 3.3.

3.2 STEERING

Stock-type steering in conventional location mandatory. Commercially available quick-disconnect steering wheel meeting SFI spec 42.1 mandatory. Minimum steering wheel diameter, 11-inches O.D. (27.9 cm). See General Regulations 3.3.

3.3 SUSPENSION

Suspension automobile complète de série, obligatoire. Sur les systèmes de suspension à quatre bras agréés par la FIA, en cas de goupilles, elles doivent avoir une sécurité les empêchant de tomber sur la piste lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Un amortisseur hydraulique par roue, au minimum. Unités fabriquées autorisées. L'allègement d'éléments de série est interdit. Suspensions rigides et essieux avant rectilignes sont interdits. Voir Règlement Général 3.4.

3.3 SUSPENSION

Full automobile production systems mandatory. On FIA-accepted four-link suspension systems, when quick-pins are used, pins must have an attachment to keep them from falling onto racing surface when not in use. Minimum, one hydraulic shock absorber per wheel. Fabricated units permitted. Lightening of stock components prohibited. Rigid mounted suspensions or straight front axles prohibited. See General Regulations 3.4.

3.4 BARRES «WHEELIE»

Autorisées. Les roues doivent être non métalliques. Voir Règlement Général 3.6.

3.4 WHEELIE BARS

Permitted. Wheels must be non-metallic. See General Regulations 3.6.

4 - CHASSIS**4.1 LEST**

Autorisé. Tout lest monté sur ou à l'avant de la barre transversale avant est limité à un poids maximal de 30 livres (13,6 kg), support compris. La longueur maximale du support est de 12 pouces (30,5 cm) mesurée depuis l'avant de la barre transversale. **La largeur du support ne peut pas dépasser la largeur des longerons inférieurs.** La quantité maximale de lest pouvant être attachée à la cellule de carburant / cadre constituée d'un seul tube est de 25 livres (11,3 kg). Si les barres de support fabriquées avec des tubes d'au moins 1/2 x 0.049 pouce (12,7 x 1,2 mm) sont installées pour soutenir la structure du châssis à tube unique, un lest de 40 livres (18 kg) au maximum peut être attaché. Les barres de support peuvent être soit soudées soit boulonnées. **Doivent être d'une conception agréée par la FIA.**

La distance maximale entre la plaque moteur avant et l'avant du support est de 36 pouces (91,5 cm). Le support peut être composé soit d'un tube aux parois d'au minimum 1/4 pouce (31,8 mm) x 0,058 pouce (1,47 mm) en chrome-molybdène muni au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de 3/8 pouce (9,5 mm) pour les attaches, soit d'une plaque en aluminium 6061 T6 d'au minimum 1/4 pouce (6,35 mm) munie au minimum de quatre (4) boulons d'un diamètre SAE de Grade 8 de 1/2 pouce (12,7 mm) pour les attaches, ou bien consister en un MODELE AGREE PAR LA FIA. Toutes les autres barres de poids, plaquettes, etc. doivent utiliser des boulons SAE de Grade 8 d'un diamètre minimal de 1/2 pouce (12,7 mm) pour la fixation. Voir Règlement Général 4.2. Aucun lest ne peut être monté plus haut que le sommet des passages des roues arrière.

Lest déguisé interdit (ceci inclut les tuyaux pleins, etc. soudés au châssis au-dessus du sommet des passages des roues arrière).

4.2 GARDE AU SOL

Au minimum 3 pouces (7,6 cm) de l'avant de la voiture à 12 pouces (30,5 cm) derrière l'axe des essieux avant ; 2 pouces (5,080 cm) pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile et des échappements.

4.3 PARACHUTE

Double parachutes obligatoires. Les parachutes doivent être montés de sorte que la mesure maximale entre le bord externe des deux parachutes ne dépasse pas 24 pouces (61 cm). **Les sacs des parachutes ne peuvent pas être enfermés.** Les parachutes doivent être pourvus d'un système de lancement par air ou ressort – situé derrière le sac du parachute. Un ressort de guidage ne constitue pas un lanceur mais est acceptable comme unité de lancement secondaire. L'arrière du sac du parachute ne peut se trouver en avant de l'extrémité arrière du «spoiler». Le parachute pneumatique doit utiliser une suspente d'un diamètre externe de 3/8 de pouce (9,5 mm) minimum, et ne peut utiliser une alimentation en air séparée provenant d'autres fonctions pneumatiques. Un coussinet est obligatoire au-dessus du/des boulons d'ancrage de la suspente. Les supports d'ancrage du parachute inférieur doivent être boulonnés ; les fixations supérieures peuvent être goupillées. Voir Règlement Général 4.8.

4.4 CAGE DE SECURITE

Le châssis doit porter le nom du constructeur, le numéro de série et la date de construction, et être conforme à la Spéc. SFI 25.1E. Dépôts de métal sur le châssis interdits ; peinture autorisée. Le châssis doit être inspecté annuellement par l'ASN et une étiquette de série doit être collée sur la cage de sécurité avant de participer à un run. Un capitonnage de la cage de sécurité conforme à la Spéc. SFI 45.1 est obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec des éléments de la cage de sécurité.

4.5 EMPATTEMENT

Les roues avant peuvent être déplacées de 5 pouces (12,7 cm) maximum vers l'avant pour tenir compte de l'allongement de l'avant de la carrosserie, comme exposé sous le point 7.1 CARROSSERIE. L'essieu arrière peut être déplacé vers l'avant de 4 pouces (10,2 cm) maximum ; variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 1 pouce (25,4 mm). Pour les voitures construites après le 1/1/2001 : empattement de 105 pouces (266,7 cm) maximum et de 104 pouces (264,2 cm) minimum. Les voitures construites avant le 1er janvier 2001 peuvent s'écarter au maximum de 2 pouces (50 mm) de l'empattement de série.

4 - FRAME**4.1 BALLAST**

Permitted. Any ballast mounted on, or in front of, forward crossmember is limited to 30 pounds (13.6 kg) maximum, including bracket. Maximum length of bracket is 12-inches (30.5 cm), measured from the front of the crossmember.

Width of bracket may not exceed width of lower framersails. Maximum amount of ballast allowed to be attached to the single-tube-frame-design fuel-cell tube is 25 pounds (11.3 kg). If support bars constructed of minimum 1/2-inch x .049-inch (12.7 x 1.2 mm) tubing are installed to support the single-tube-frame design, maximum of 40 pounds (18 kg) of ballast may be attached. Support bars may either be welded or bolted. **Must be FIA-accepted design.**

Maximum distance from front motor-plate to front of bracket is 36-inches (91.5 cm). Bracket may be constructed of either minimum 1/4-inch (31.8 mm) x .058-inch (1.47 mm) wall round chrome moly tubing with minimum four (4) 3/8-inch (9.5 mm) diameter SAE grade 8 bolts for attachment, or of minimum 1/4-inch (6.35 mm) 6061 T6 aluminium plate with minimum four (4) 1/2-inch (12.7 mm) diameter SAE grade 8 bolts for attachment, OR FIA ACCEPTED DESIGN. All other weight bars, pucks, etc. must use minimum 1/2-inch (12.7 mm) diameter SAE grade 8 bolts for attachment. See General Regulations 4.2. Ballast may not be mounted higher than the top of the rear wheel tubs.

Disguised ballast prohibited (this includes solid tubing, etc. welded to the chassis above the top of the rear wheel tubs).

4.2 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (7.6 cm) from front of car to 12-inches (30.5 cm) behind centerline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan and exhaust headers.

4.3 PARACHUTE

Dual parachutes mandatory. Parachutes must be mounted that the maximum measurement between the outside edge of the two parachutes does not exceed 24 inches (61 cm). **Parachute packs may not be enclosed.** Parachutes must be assisted by a launcher system – either air or spring – that is located behind the parachute pack. A pilot spring does not constitute a launcher but is acceptable as a secondary launch unit. Rear of chute pack cannot be forward of rear tip of spoiler. Pneumatic parachute must use minimum 3/8-inch (9.5 mm) outside diameter line, cannot use separate air supply from other pneumatic functions. A bushing is mandatory over the shroud-line mounting bolt(s). Lower parachute mounting supports must be bolted; upper mounts may be pinned. See General Regulations 4.8.

4.4 ROLL CAGE

Chassis must have manufacturer's name, serial number and date of manufacture. Chassis must meet SFI Spec 25.1E. Plating of chassis prohibited; painting permitted. Chassis must be inspected yearly by ASN and have serialized sticker affixed to roll cage before participation. Roll cage padding meeting SFI spec 45.1 mandatory anywhere driver's helmet may come in contact with roll cage components.

4.5 WHEELBASE

Front wheels may be moved a maximum of 5-inches (12.7 cm) forward to accommodate the extended front end body as outlined under 7.1 BODY. Rear axle may be moved forward a maximum of 4-inches (10.2 cm). Maximum wheelbase variation from left to right: 1 inch (25.4 mm). 2001 and later vehicles, wheelbase maximum 105 inches (266.7 cm), minimum 104-inches (264.2 cm). Cars built prior to January 1, 2001 may remain plus or minus 2 inches (50 mm) of stock wheelbase.

5 - PNEUS ET ROUES**5.1 PNEUS**

Les pneus seront des pneus d'automobile du type représenté par le fabricant pour «Pro Stock». L'espace libre, depuis l'extérieur du pneu avant jusqu'à l'intérieur de l'aile, ne dépassera pas 4 pouces (10,2 cm) à l'endroit le plus étroit. Espace libre à l'arrière, 5,5 pouces (140 mm) depuis l'extérieur du pneu jusqu'à l'intérieur de l'aile à l'endroit le plus large. Fourreaux intérieurs autorisés. La hauteur maximale du pneu avant est de 25 pouces (63,5 cm). Voir Règlement Général 5.1.

5.2 ROUES

Toutes les roues de Pro Stock doivent être conformes au minimum à la Spéc. SFI 15.1, mesurer 16x16 pouces et comporter une retenue du talon, avec un talon interne d'au minimum 14 pouces 3/4 (± 1/8 de pouce) (375 ± 3 mm). Toute roue de Spéc. SFI doit être utilisée de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire. Disque ou couverture de roue interdits sur la roue arrière. Voir Règlement Général 5.2.

6 - INTERIEUR**6.1 FEUILLE DE METAL**

L'intérieur de l'habitacle doit être en aluminium, en acier ou en fibre de carbone approuvée par la FIA. Magnésium interdit. Une feuille de métal ne peut s'étendre vers la vitre arrière à une hauteur supérieure à celle de l'intérieur des passages de roues. Le coffre doit être complètement isolé de l'habitacle par une cloison pare-feu.

6.2 CAPITONNAGE

La hauteur du siège du pilote doit être de 24 pouces (61,0 cm) minimum. Capitonage renforcé obligatoire. Retrait du siège du passager autorisé. Le cadre du siège doit être installé en tant que partie permanente du châssis. L'apparence extérieure du tableau de bord d'origine doit être conservée, mais une réplique en fibre de verre est autorisée. Les instruments de mesure peuvent être peints ou simulés. La zone de garniture du toit doit avoir une apparence finie.

6.3 FILET DE VITRE

Filet de vitre conforme à la Spéc. SFI 27.1 obligatoire. Voir Règlement Général 6.3.

7 - CARROSSERIE**7.1 CARROSSERIE**

Voitures de sport ou de livraison et camions interdits. Coque d'origine ou remplacement par un matériau composite obligatoire.

Il est interdit de couper, enfonceur ou sectionner la carrosserie, ou de procéder à toute autre modification du contour, de la longueur et de la largeur. Fibre de verre et autres panneaux légers autorisés. Il devra s'agir de répliques exactes des éléments de série remplacés, qui devront être approuvées par la FIA avant d'être utilisées. Modification de la configuration d'usine des panneaux de carrosserie de rechange interdite, sauf pour des ajustages mineurs. Pour faire de la place pour le déplacement de la carrosserie/les modifications de l'emplacement autorisées, l'extrémité avant peut être allongée dans la zone entre le pare-brise et le capot moteur. Mesure maximale entre le pilier B et le nez de + 6 pouces (+152 mm)/-1 pouce (-25 mm) par rapport à la voiture originale de série. Le porte-à-faux maximum avant est de 45 pouces (114,3 cm) pour les voitures construites à partir de 2001. Tous les types de carrosserie acceptés précédemment peuvent s'écarter au maximum de 1 pouce (25,4 mm) du porte-à-faux de série. Avant une compétition, toutes les voitures doivent passer avec succès l'inspection FIA de de gabarit de carrosserie. Largeur au-dessus de l'axe avant - plus ou moins 1 pouce (2,54 cm) par rapport à la largeur de série ou 67 pouces (170,2 cm), la plus petite mesure étant retenue. Largeur devant les pneus avant (garnitures comprises) - plus ou moins 1 pouce (2,54 cm) par rapport à la largeur de série ou 64,375 pouces (163,5 cm), la plus petite mesure étant retenue. Toutes les autres mesures peuvent varier de plus ou moins 1 pouce (2,54 cm) par rapport à ce qui est indiqué dans la FIA Pro Stock Body Measurement Legend. Approbation de la FIA requise pour tous les types de carrosserie quel que soit le constructeur. Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, les tôles en

5 - TIRES & WHEELS**5.1 TIRES**

Tires to be automotive type represented by manufacturer for Pro Stock. Clearance from outside of front tire to inside of fender at closest point not to exceed 4-inches (10.2 cm). Rear clearance 5.5-inches (140 mm) from outside of tire to inside of fender at widest point. Inner liners permitted. Maximum height of front tire is 25-inches (63.5 cm). See General Regulations 5.1.

5.2 WHEELS

All Pro Stock wheels must meet a minimum SFI Spec 15.1, measure 16x16 inches, and be of a beadlock design, with an inner bead minimum 14 3/4 inches (± 1/8-inch) (375 ± 3 mm). Any SFI Spec wheel must be used in an unaltered manner consistent with the manufacturer's installation and instruction books unless otherwise approved. Wheel discs or covers prohibited. See General Regulations 5.2.

6 - INTERIOR**6.1 SHEET METAL**

Driver compartment interior must be aluminium, steel or FIA-accepted carbon fiber. Magnesium prohibited. Sheet metal may not extend into rear window any higher than wheel tubs.

Trunk must be completely separated from driver compartment with firewall.

6.2 UPHOLSTERY

Driver's seat must be minimum 24-inches (61.0 cm) high. Padded upholstery mandatory. Removal of passenger seat permitted. Seat frame must be installed as a permanent part of the chassis. Dashboard exterior appearance must be retained. Fiberglass replica of original permitted. Gauges may be painted in or simulated. Headliner area must have a finished appearance.

6.3 WINDOW NET

Window net meeting SFI Spec 27.1 mandatory. See General Regulations 6.3.

7 - BODY**7.1 BODY**

Sports cars, sedan deliveries, trucks prohibited. Original OEM body shell or composite replacement mandatory.

Chopping, channeling, sectioning, or other alterations to contour, length or width prohibited. Fiberglass or other lightweight body panels permitted. Must be exact duplicates of stock components replaced, must be FIA-accepted prior to use. Modification to manufactured configuration of replacement body panels prohibited, except for minor trimming to fit. To accommodate permitted body relocation/wheelbase modifications, front end may be lengthened in cowl area. Maximum measurement from B-post to nose is +6 inches (+152 mm)/-1 inch (-25 mm) from OEM stock measurement. Maximum front end overhang is 45 inches (114.3 cm) for 2001 and newer cars. All previously accepted body styles may remain plus or minus 1 inch (25.4 mm) from stock. All cars must successfully pass FIA body template inspection prior to competition. Width over front spindle - plus or minus 1 inch (2.54 cm) from stock or 67 inches (170.2 cm), whichever is less. Width in front of front tires (including trim) - plus or minus 1 inch (2.54 cm) from stock or 64.375 inches (163.5 cm), whichever is less. All other measurements must remain plus or minus 1 inch (2.54 cm) as found on the FIA Pro Stock Body Measurement Legend. FIA approval required for all body styles regardless of manufacturer. Ground effects of any description prohibited. Ground effects include but are not limited to rocker skirts, belly pans, sheet metal work to the under side of the car that produced a "tunnel" for the passage of air, etc. Final determination on all body modifications rests with the FIA.

Maximum 2.5-inch (63.5 mm) inner lip allowed around front portion of front end. Front portion to be considered area from front-wheel opening extending around front end to front of opposite front-wheel opening. Maximum width of rocker-panel support, 3 inches (76.2 mm).

métal façonnées sous la carrosserie et formant un «tunnel» pour le passage d'air, etc. Les décisions finales concernant les modifications de carrosserie sont du ressort de la FIA. Lèvre interne de 2,5 pouces (63,5 mm) maximum autorisé autour de la portion avant de l'extrémité avant. La portion avant est la zone allant de l'ouverture des roues avant autour de l'extrémité avant jusqu'à l'avant de l'ouverture des roues avant opposée. Largeur maximale du support du spoiler latéral : 3 pouces (76,2 mm).

Toutes les fixations sur la carrosserie doivent être non-ajustables.

All body mounts must be non-adjustable.

7.2 PARE-CHOCES

Doivent être acceptés par la FIA.

7.2 BUMPERS

Must be FIA accepted.

7.3 PORTIERES

Doivent être en bon état de fonctionnement, et pouvoir être actionnées de l'intérieur et de l'extérieur. Les portières doivent être acceptées par la FIA. Il doit y avoir une plaque de déflexion en feuille métallique entre les ailes et le bord avant des portières.

7.3 DOORS

Must be functional and operable from inside and outside. Doors must be FIA-accepted. Exact duplicates in fiberglass permitted. Must have sheet-metal deflector plate between fenders and leading edge of doors.

7.4 CLOISON PARE-FEU

Il est permis de déplacer la cloison pare-feu de série vers l'arrière pour installer le moteur. Il est permis de remplacer la cloison de série par une cloison de 0,024 pouce (0,6 mm) d'acier ou de 0,032 pouce (0,8 mm) d'aluminium. Voir Règlement Général 7.4.

7.4 FIREWALL

Moving stock firewall rearward for engine installation permitted. Replacing stock unit with one of .024-inch (.6 mm) steel or .032-inch (.8 mm) aluminium permitted. See General Regulations 7.4.

7.5 PLANCHER

Il est permis de remplacer un plancher de série avec de l'acier de 0,024 pouce (0,6 mm) ou de l'aluminium de 0,032 pouce (0,8 mm), ou de la fibre de carbone acceptée par la FIA.

Sous-plancher et/ou plaque inférieure interdits avec l'exception suivante : la zone du plancher entre les longerons centraux s'étendant depuis la barre transversale arrière jusqu'à la cloche d'embrayage peut être fermée par-dessous par de la fibre de carbone, de l'acier d'au moins 0,024 pouce (0,6 mm) d'épaisseur ou de l'aluminium d'au moins 0,032 pouce (0,8 mm) minimum d'épaisseur. Magnésium interdit. La largeur maximale de fermeture est de 24 pouces (61 cm). Le matériau ne peut s'étendre sur plus de la moitié autour des longerons centraux, sur leur extérieur, et peut-être en deux parties. Peut-être soit soudé soit amovible. Supports de plancher acceptables ; largeur totale maximale du matériau pour les supports : 4 pouces (10,2 cm). Du côté du pilote, le bac de plancher doit être en acier, et il doit être soudé en place. Châssis et arbre de transmission doivent être sous le plancher. Le plancher arrière ne doit pas s'élever à plus de 8 pouces au-dessus du seuil de porte (20,3 cm). Le tunnel de transmission derrière le siège du pilote peut être rehaussé pour une plus grande liberté d'espace. Panneaux d'intérieur en magnésium interdits. Voir Règlement Général 7.5.

7.5 FLOOR

Replacing stock floors with .024-inch (.6 mm) steel or .032-inch (.8 mm) aluminium or FIA-accepted carbon fiber permitted.

Subfloors and/or bellypans prohibited with the following exception: Floor area between the center frame rails extending from the rear crossmember to the bellhousing may be enclosed from the bottom side. Must use minimum .024-inch (0.6 mm) steel, .032-inch (0.8 mm) aluminum, or carbon fiber for material. Magnesium prohibited. Maximum width for enclosure is 24 inches (61 cm). Material may not extend more than halfway around on outside of center framereils and may be two pieces. May be either welded in or removable. Floor supports acceptable; maximum total width of material for supports 4 inches (10.2 cm). Driver's-side floor pan must be steel and must be welded in place. Chassis, frame and driveline must be below floor. Rear floor may not be higher than 8-inches (20.3 cm) above door sill. Driveline tunnel behind driver's seat may be higher for proper clearance. Magnesium interior panels prohibited. See General Regulations 7.5

7.6 CALANDRE

Doit être équipée d'une calandre simulée de mêmes configuration et conception pour la carrosserie spécifique utilisée ; trous de passage d'air interdits.

7.6 GRILLE

Must be equipped with a simulated grille of same configuration and design for specific body used; holes for air passage prohibited.

7.7 CAPOT ET CARENAGE DE CAPOT

Autorisés ; une seule ouverture. Le carénage ne peut s'élever à plus de 11 pouces (27,9 cm) au-dessus de la surface de capot mesurée verticalement entre le sommet de l'ouverture du carénage et la surface de capot. Il doit être fini et peint en harmonie avec la peinture de la carrosserie. Le capot doit avoir une taille et un contour de série. La partie de carrosserie entre capot avant et pare-brise peut être moulée sur le capot. Quatre fixations minimum doivent être utilisées sur le bord avant de tout capot s'ouvrant par l'avant. Transmetteurs, capteurs, flexibles, câbles, mises à l'air libre, etc. interdits à l'intérieur du carénage de capot.

7.7 HOOD & HOOD SCOOP

Permitted, one opening only. May not extend more than 11-inches (27.9 cm) above height of hood surface as measured from the top of the hood-scoop opening directly down to hood surface. Must be finished and painted to follow body paint scheme. Hood must be stock size and contour. Cowl section may be molded to hood. A minimum of four fasteners must be used on the leading edge of all lift-off hoods. Transducers, sensors, hoses, wiring, vents, etc. prohibited inside hood scoop.

7.8 SPOILERS

Longueur des spoilers arrière, maximum 14 pouces (35,5 cm), minimum 12 pouces (30,5 cm) sauf spécification contraire selon la conception de carrosserie. Un retour sur le bord de fuite de 90 degrés est obligatoire à l'arrière du spoiler. La hauteur du retour sur le bord de fuite est de 3/8 de pouce (9,5 mm) minimum et d'1 pouce (25,4 mm) maximum. Cette mesure sera prise à l'intérieur du retour sur le bord de fuite. La hauteur du retour sur le bord de fuite n'est pas incluse dans la longueur totale de la mesure du spoiler. Ils ne peuvent être moulés dans le couvercle du coffre. La peinture de tous les spoilers sera en harmonie avec celle de la carrosserie. Leur partie arrière ne devra pas être plus basse

7.8 SPOILERS

Rear spoilers length, maximum 14-inches (35.5 cm), minimum 12 inches (30.5 cm) unless specified by body design. A 90-degree wicker is mandatory across the rear of spoiler. Wicker height is 3/8-inch (9.5 mm) minimum and 1-inch (25.4 mm) maximum. This measurement will be taken on the inside of the wicker. Height of the wicker is not included in the total length of the spoiler measurement. May not be molded into deck lid. All spoilers to be painted to match paint scheme. No lower than horizontal. Roof-mounted spoilers prohibited. Air foils prohibited. Any front spoiler used must have been factory available for body used. Any adjustment or movement during run prohibited.

que la partie avant. Interdiction de monter des spoilers sur le toit. Ailerons interdits. Tout spoiler avant utilisé doit avoir été disponible en usine pour la carrosserie utilisée. Tout réglage ou mouvement interdit pendant un run.

Le spoiler sera mesuré comme suit (voir dessins 1 et 2) :

une règle sera placée sur le spoiler, parallèlement au sol et perpendiculairement à l'axe de la voiture. La distance entre cette règle et la partie la plus basse du spoiler ne dépassera pas 2 pouces (50,8 mm). Hauteur obligatoire de la plaque de garde, 6 pouces (152 mm) ($\pm 1/8$ de pouce [3,2 mm]) ; elle doit être fixée au spoiler de manière qu'elle n'en dépasse obligatoirement que de 1 pouce (25,4 mm) ($\pm 1/8$ de pouce [3,2 mm]) au-dessus du bord du spoiler. Elle doit être perpendiculaire au spoiler. La plaque de garde ne pourra dépasser de plus de 2 pouces (50,8 mm) à l'arrière du spoiler, mesurés entre son point d'attache et le spoiler.

Spoiler et zone de continuité avec la carrosserie combinés ne peuvent avoir une largeur totale de plus de 23,5 pouces (59,7 cm) ; la plaque de garde ne peut s'étendre en avant de la zone de continuité avec la carrosserie ou de plus de 2 pouces (51 mm) à l'arrière du spoiler ou avoir une longueur de plus de 26 pouces (66,0 cm).

Lorsque le panneau latéral et le couvercle du coffre suivent des contours différents, un remplissage de 6,5 pouces (16,5 cm) de long maximum est autorisé sur le bord avant du spoiler, pour permettre à celui-ci d'épouser le contour du couvercle du coffre (voir dessin 2). Ce remplissage doit épouser le contour du panneau latéral, et il ne peut être conçu de manière à laisser passer de l'air au-dessous de lui, ni s'étendre le long du panneau latéral.

Spoiler measured as follows (see drawings 1 and 2):

A straight edge will be placed on the spoiler, perpendicular to the centerline of the car and level to the ground. Distance between level and lowest part of spoiler not to exceed 2 inches (50.8 mm). Mandatory height of spill plate 6 inches (152 mm) ($\pm 1/8$ -inch [3.2 mm] variance); must be attached to spoiler so that a mandatory 1 inch (25.4 mm) ($\pm 1/8$ -inch [3.2 mm] variance) extends above edge of spoiler; must be vertical to the spoiler. Spill plate may not extend more than 2 inches (50.8 mm) past rear of spoiler, measured from where it attaches to the spoiler.

Spoiler and fill area combined may not be more than 23.5-inches (59.7 cm) in total width; spillplate may not extend forward of the spoiler fill area or more than 2-inches (51 mm) past rear of spoiler or be more than 26 inches (66.0 cm) long.

When the quarter panel and deck lid follow different contours, a maximum 6.5-inch (16.5 cm) long filler area is permitted on front edge of the spoiler, to permit spoiler to follow contour of deck lid (see drawing 2). Filler area must follow quarter panel contour, and may not be fashioned so as to permit air to pass underneath it.

7.9 EQUIPEMENT DE ROUTE

Phares scellés, feux de stationnement et ensemble des feux arrière complets de série doivent être conservés à l'emplacement d'usine d'origine. Il est exigé qu'au moins un feu arrière soit en bon état de fonctionnement. Les feux avant et arrière, ainsi que de stationnement et d'arrêt, ne peuvent être peints sur la carrosserie. Feux répétiteurs latéraux en option. Tout autre équipement de route n'affectant pas l'apparence extérieure peut être enlevé.

7.9 STREET EQUIPMENT

Complete stock seal beam headlights, parking lights and tail lights assembly must be retained in stock original factory location. Required that at least one taillight be operational. Headlights, parking, stop and tail lights cannot be painted on body. Side marker lights optional. Any other street equipment which does not affect external appearance may be removed.

7.10 PASSAGES DE ROUES

Les passages de roue arrière doivent être séparés pour chaque pneu. Hauteur maximale des passages de roues arrière intérieurs à partir du sol, 40 pouces (1,016 m).

7.10 WHEELWELLS

Rear wheelwells must be separate for each tire. Maximum height of rear wheel tubs from ground, 40-inches (1.016 m).

7.11 PARE-BRISE, VITRES

Vitres complètes obligatoires, vitres latérales et arrière ; du matériau polycarbonate, d'une épaisseur minimale d'1/8 de pouce (3,2 mm), est autorisé. Pare-brise, polycarbonate d'une épaisseur minimale de 3/16 de pouce (4,8 mm) exigé. Doivent reproduire le contour et le montage d'origine, à l'emplacement de série. Les vitres doivent être fermées ; elles n'ont pas besoin d'être en état de fonctionnement. Il est permis de couper et/ou d'entailler le pare-brise s'il est couvert par le capot et/ou le carénage.

Les pare-brise et/ou vitres doivent être clairs, non teintés ou colorés. Voir Règlement Général 7.8.

7.11 WINDSHIELD, WINDOWS

Full windows mandatory, side and rear windows, 1/8-inch (3.2 mm) minimum-thickness polycarbonate material permitted. Windshield, 3/16-inch-minimum-thickness (4.8 mm) polycarbonate material required. Must match original contour and mount in stock location. Windows must be closed, need not be operative. Cutting and/or notching windshield permitted if covered by hood and/or scoop.

Windshields and/or windows must be clear, without tinting or coloring. See General Regulations 7.8.

8 - SYSTEME ELECTRIQUE

8 - ELECTRICAL

8.1 BATTERIE

Deux batteries maximum ; poids total avec électrolyte, pleinement chargée, boîte de batterie comprise : 100 livres (45,4 kg). Installation dans le coffre obligatoire. Voir Règlement Général 8.1.

8.1 BATTERY

Maximum two batteries; total weight wet, fully charged, including battery box: 100 pounds (45.4 kg). Trunk installation mandatory. See General Regulations 8.1.

8.2 INTERRUPTEUR GENERAL

Obligatoire. Voir Règlement Général 8.1.

8.2 MASTER CUTOFF

Mandatory. See General Regulations 8.1.

8.3 ALLUMAGE

Le système d'allumage MSD 7530T est la seule unité acceptée pour les compétitions de la FIA. Tous les autres systèmes d'allumage sont interdits. Tout système et/ou composant d'allumage autres que ceux indiqués doivent être acceptés par la FIA avant d'être utilisés. Toute autre fixation interdite. Les systèmes et/ou composants d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire.

8.3 IGNITION

The MSD 7530T ignition system is the only accepted unit for FIA competition. All other ignition systems are prohibited. Any ignition system and/or components other than those specified must be FIA-accepted prior to usage. Any other attachment prohibited. Ignition systems and/or components must be utilized in an unaltered manner consistent with the manufacturer's installation and instruction books unless otherwise approved.

9 - GROUPE DE SOUTIEN

- 9.1 ORDINATEUR/ENREGISTREUR DE DONNEES**
Enregistreurs de données autorisés. L'utilisation et/ou l'installation de capteurs de garde au sol avec leur hardware est interdite. Voir Règlement Général 9.1, 9.2.
- 9.2 SYSTEME D'EXTINCTION D'INCENDIE**
Le système d'extinction d'incendie doit être conforme à la Spéc. SFI 17.1. 5 livres (2,3 kg) minimum. Le système doit être divisé, avec un ajutage côté pilote et un autre côté moteur. Voir Règlement Général 9.3.
- 9.3 BONBONNES PRESURISEES**
Un (1) conteneur pressurisé maximum par véhicule. Voir Règlement Général 9.7.
- 9.4 VEHICULES DE REMORQUAGE**
Véhicule de remorquage à 3 ou 4 roues de type Quad/ATV, autorisé. Véhicule de remorquage de taille normale interdit. Voir Règlement Général 9.10.
- 9.5 WARMUPS**
Voir Règlement Général 9.4, 9.12.

10 - PILOTE

(SE REPORTER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)

- 10.1 PAPIERS**
Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Règlement Général 10.4.
- 10.2 PILOTE**
Doit occuper l'emplacement de série. Il y aura au moins 22 pouces (55,9 cm) entre le dos de son siège (à l'endroit où passe le harnais d'épaule) et le milieu de l'essieu arrière.
- 10.3 SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE**
Système de retenue de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1 obligatoire. Le système de retenue doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5.
- 10.4 CASQUE**
Voir Règlement Général 10.7.
- 10.5 MINERVE**
Minerve d'une pièce conforme à la Spéc. SFI 3.3., obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.
- 10.6 VETEMENTS DE PROTECTION**
Veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/5 ou à la norme FIA 2000, gants conformes à la Spéc. SFI 3.3/1, et chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5, obligatoires. Voir Règlement Général 10.10.

9 - SUPPORT GROUP

- 9.1 COMPUTER/DATA RECORDERS**
Data recorders permitted. The use and/or installation of any ride-height sensors and accompanied hardware is prohibited. See General Regulations 9.1, 9.2.
- 9.2 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM**
Fire extinguisher system must meet SFI Spec 17.1. Minimum 5-pound (2.3 kg). System must be divided with one nozzle on drivers side and one nozzle on engine. See General Regulations 9.3.
- 9.3 PRESSURIZED BOTTLES**
Maximum one (1) pressurized container per vehicle. See General Regulations 9.7.
- 9.4 TOW VEHICLES**
Three or four wheeled, Quadrunner/ATV type tow vehicles permitted. Full size tow vehicle prohibited. See General Regulations 9.10.
- 9.5 WARMUPS**
See General Regulations 9.4, 9.12.

10 - DRIVER

(ALSO, REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)

- 10.1 CREDENTIALS**
Valid FIA International License mandatory. See General Regulations 10.4.
- 10.2 DRIVER**
Must be in stock location. Driver's seat to be no less than 22-inches (55.9 cm) from center of rear axle to seat back (where shoulder harness passes through).
- 10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM**
Three-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 mandatory. Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See General Regulations 10.5.
- 10.4 HELMET**
See General Regulations 10.7.
- 10.5 NECK COLLAR**
Pull together-type neck collar meeting SFI Spec 3.3 mandatory. See General Regulations 10.8.
- 10.6 PROTECTIVE CLOTHING**
Jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/5 or 2000 FIA standard, gloves meeting SFI Spec 3.3/1, and shoes meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory. See General Regulations 10.10.

SECTION 6

FUNNY CAR

DESIGNATION

FC, précédé du numéro de la voiture.
Désignation réservée aux Funny Cars consommant du nitrométhane, construites spécifiquement pour la compétition de dragsters. Poids minimal à l'issue d'un run : 2400 livres (1090 kg), pilote compris.

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

- 1.1 MOTEUR**
Tout moteur d'automobile **accepté par la FIA**, alternatif V8 à 90° et à combustion interne est autorisé. Seulement arbre à cames unique ; configuration multi-soupapes et/ou arbre à cames en tête interdits. Cylindrée max. 500 ci (8193,5 cm³), cylindrée min. 490 ci (8029,6 cm³) ; espacement max. entre axes de cylindres 4,800 pouces (121,92 mm) ; maximum entre axe d'un arbre à cames et axe de vilebrequin : 5,400 pouces (137,16 mm) et deux soupapes par cylindre maximum.
Seule une configuration de culasse est acceptable :
Soupape d'admission d'un angle de 35 degrés ± 1 degré.
Soupape d'échappement d'un angle de 21 degrés ± 1 degré.
L'utilisation de blocs-moteurs est limitée aux suivants: Rodeck/

SECTION 6

FUNNY CAR

DESIGNATION

FC, preceded by car number.
Reserved for nitromethane burning Funny Cars built specifically for drag racing competition. Minimum weight at conclusion of run: 2,400 pounds (1,090 kg), including driver.

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS

1 - ENGINE

- 1.1 ENGINE**
Any internal-combustion, **FIA-accepted**, reciprocating, 90-degree V8, automotive-type engine permitted. Single camshaft only; multi and/or overhead cam configuration prohibited. Maximum 500-cid (8193.5 cm³), minimum 490-cid (8029.6 cm³); maximum bore spacing 4.800-inches (121.92 mm); maximum between cam centerline and crankshaft centerline 5.400-inches (137.16 mm); maximum two valves per cylinder.
Only one cylinder head design is acceptable:
Intake valve angle of 35 degrees, ± 1 degree,
Exhaust valve angle of 21 degrees, ± 1 degree.
The use of engine blocks is limited to the following: Rodeck/TFX

TFX forgés, BAE forgés et Keith Black forgés. L'utilisation de blocs-moteurs coulés est interdite.

Allègement des blocs-moteurs interdit. Les blocs-moteurs doivent être utilisés conformément aux spécifications du fabricant. Système d'huile à carter sec autorisé. Le réservoir de carter sec doit être monté à l'intérieur du cadre. Le moteur doit être équipé d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur à la Spéc SFI 7.1 et d'une couverture de couvre-classe répondant à la Spéc. SFI 14.4. Un système positif (flasque, lèvres, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culbuteurs. Le flasque/lèvre doit s'étendre au-delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s). Les récupérateurs d'huile en fibre de carbone/composite sont interdits. Retenues des couvre-classes conformes à la Spéc. SFI 14.4 obligatoires.

Tous les composants des moteurs développés après le 6/11/2003 doivent être approuvés par la FIA. Le moratoire inclut, mais n'est pas limité à, les blocs-moteurs, les culasses, les collecteurs d'admission et les compresseurs. Ceci inclut toute nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification significative des pièces existantes. S'adresser à la FIA pour toute question concernant tout développement, nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification en relation avec les composants majeurs des moteurs des Top Fuel et des Funny Cars.

forged, BAE forged, and Keith Black forged. The use of cast engine blocks prohibited.

Lightening of engine blocks prohibited. Engine blocks must be utilized per manufacturer specifications. Dry-sump oil system mandatory. Dry sump system must have tank mounted inside frame rails. Engine must be equipped with an SFI Spec 7.1 lower engine ballistic/restraint device, and SFI 14.4 valve cover blanket. A positive method (flange, lip etc.) must be attached to the intake manifold or engine block to retain both the front and rear manifold to block gaskets in the event the engine crankcase/lifter valley become over pressurised. The flange/lip must extend past the surface of the gasket and be contoured to closely fit the block and manifold surfaces to prevent the gasket(s) from extruding. Carbon fiber/composite oil pans prohibited. Valve cover restrains meeting SFI spec 14.4 mandatory.

All engine component development after 6/11/2003 must be FIA-accepted. The moratorium includes, but is not limited to, engine blocks, cylinder heads, intake manifolds, and superchargers. This includes any redesign, reconfiguration, and/or significant modifications to existing components. Refer any development, redesign, reconfiguration, and/or modification questions with respect to major Top Fuel and Funny Car engine components to the FIA for resolution.

1.2 ECHAPPEMENT

Echappement à double conduit isolé obligatoire. Le double conduit doit s'étendre jusqu'au début du coude au bas de la carrosserie.

1.2 EXHAUST

Double-pipe insulated exhaust headers mandatory. Double tube must extend to start of bend at bottom of body.

1.3 COUVERCLE D'INJECTION DE CARBURANT

Ouverture maximale de l'admission d'air de l'injection de carburant autorisée : 65 pouces carrés (419,35 cm²), en position complètement ouverte, sans compter l'arbre transversal. La hauteur maximale acceptée entre l'axe de vilebrequin et le sommet du couvercle d'injection est de 34,000 pouces (863,60 mm). Le couvercle d'injection ne pourra s'étendre en avant de plus de 12 pouces (30,5 cm) entre l'avant du couvercle d'injection et le premier emplacement d'origine du boulon du carter du compresseur. Injection de carburant électrique ou électronique interdite.

1.3 FUEL INJECTOR HAT

Maximum allowable fuel injector air inlet opening: 65-square inches (419.35 cm²), in fully open position, excluding cross shaft. The maximum accepted height from the crankshaft centerline to the top of the injector hat is 34.000 inches (863.60 mm). The injector hat shall extend forward no more than 12 inches (30.5 cm) from the front of the injector hat to the first original blower case bolt location. Electronic or electrically controlled fuel injection prohibited.

1.4 SYSTEME DE CARBURANT

Les conduites de la jauge de carburant passant par l'habitacle doivent être à tresse métallique, avec des fixations en acier. Cellules de carburant autorisées. Réservoirs de carburant pressurisés interdits. Event du réservoir de carburant : orifice d'1 pouce (25,4 mm) de diamètre max. à l'avant de la carrosserie de manière que la ventilation du réservoir de carburant débouche à l'extérieur de la carrosserie uniquement, pour éviter que le feu ne s'introduise dans le réservoir par le système de ventilation. Deux pompes à carburant maximum. Tout carburant autre que du nitrométhane ou du méthanol interdit. Toutes les conduites flexibles de carburant sous pression, à l'exception des canalisations du couvercle d'injection, doivent subir des tests de pression et porter une étiquette. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 750 psi (51,8 bars). Voir Règlement Général 1.10. L'étiquette doit indiquer la date, les PSI et l'identification de l'essayeur. Les étiquettes doivent résister au nitrométhane et au liquide nettoyeur pour freins. Système de contrôle de carburant électrique ou électronique interdit.

1.4 FUEL SYSTEM

Fuel gauge lines in the driver compartment must be steel-braided with steel fittings. Fuel cells permitted. Pressurized fuel tanks prohibited. Fuel tank vent, maximum 1-inch (25.4 mm) diameter hole in front of body to vent fuel tank outside of body only, to help prevent fire from being drawn into tank through vent. Maximum two fuel pumps. All fuels other than nitromethane and methanol prohibited. All flexible fuel pressure lines, with the exception of the hat nozzle lines, must be pressure tested and labeled. All testing must be hydrostatic for minimum 30 seconds at 750 psi (51.8 bars). See General Regulations 1.10. Label must indicate date, PSI, and tester I.D. Labeling must be impervious to nitromethane and brake clean. Electronic or electrically controlled fuel system prohibited.

Electronic or electrically controlled fuel-system timers permitted. Artificial cooling and/or heating of fuel prohibited. Nitromethane content restricted to 90 percent maximum. See General Regulations 1.6.

Minuteries électriques ou électroniques pour le système de carburant autorisées. Refroidissement et/ou chauffage artificiel du carburant interdit. Le pourcentage maximum de nitrométhane est de 90 %. Voir Règlement Général 1.6.

1.5 CONDUITES D'HUILE

Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 30 psi (2,1 bars), doivent utiliser une connexion sertie en usine, subir des tests de pression et porter une étiquette. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 750 psi (51,8 bars). L'étiquette doit indiquer la date, les PSI et l'identification de l'essayeur. Les étiquettes doivent résister au nitrométhane et au liquide nettoyeur pour freins. Sinon conduites rigides obligatoires. Lorsque le filtre à huile et/ou le

1.5 OIL LINES

All flexible-pressure oil lines, excluding return lines and any line 30psi (2.1 bars) or lower in pressure, must use a factory-cripped connection and be pressure tested and labeled. All testing must be hydrostatic for minimum 30 seconds at 750 psi (51.8 bars). Label must indicate date, PSI and tester I.D. Labeling must be impervious to nitromethane and brake clean. Otherwise hard line mandatory. When the oil filter and/or dry sump tank is mounted separate from the engine, oil lines must have a minimum 1 inch free travel.

réservoir de carter sec sont montés séparément du moteur, les conduites d'huile doivent avoir au minimum 1 pouce (25,4 mm) de course libre.

1.6 DISPOSITIF DE RECUPERATION D'HUILE

Récupérateur d'huile moteur obligatoire. Matériau minimum, .050 pouce (1,27 mm) d'aluminium ou .040 pouce (1,0 mm) de fibre de carbone / de Kevlar. Le récupérateur peut s'étendre en arrière de la plaque moteur pour récupérer de l'huile du joint arrière principal mais il ne doit pas dépasser de plus de 3 pouces (76,2 mm) en arrière la plaque moteur. La longueur du récupérateur depuis l'avant de la plaque moteur doit s'étendre d'au moins 1 pouce (25,4 mm) en avant de la face avant de la poulie inférieure. La largeur du récupérateur ne peut pas dépasser le bord extérieur des longerons inférieurs et il doit s'étendre jusqu'au sommet des longerons supérieurs. Le récupérateur devra être soit d'une seule pièce, soit construit de manière à être scellé comme un dispositif de récupération d'huile. Il doit avoir des cloisons d'une hauteur minimum de 4 pouces (101,6 mm) à l'avant et des cloisons d'une hauteur minimum de 2 pouces (50,8 mm) à l'arrière pour récupérer l'huile pendant l'accélération et la décélération. Les cloisons doivent être «recourbées» vers le carter d'huile pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites des cloisons.

1.7 INDUCTION FORCEE

Compresseur de type Roots obligatoire ; l'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser celui d'un rotor standard de type GM, série 71. **Compresseur et/ou compresseur centrifuge interdit.** Taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 22,25 pouces (56,5 cm), largeur 11,25 pouces (28,6 cm) ; longueur du rotor 19 pouces (48,3 cm) ; diamètre maximal du rotor 5,840 pouces (14,83 cm), y compris les parties fixes. Le carter doit être d'une pièce avec couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière ; le rotor doit être contenu dans un carter d'une seule pièce.

La profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement est de 1 pouce (25,4 mm), mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité. Compresseurs à vitesse variable interdits. Système de retenue du compresseur conforme à la Spéc. SFI 14.3 obligatoire. Les sangles de retenue du compresseur doivent être protégées par un matériau ignifugé. Panneau de protection contre l'éclatement du collecteur, conforme à la Spéc. SFI 23.1, obligatoire. **Voir Règlement Général 1.10, 1.11.**

1.8 COMMANDE DES GAZ

La commande des gaz doit être directement actionnée par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. A condition d'échapper au contrôle du pilote, un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le «burnout», approuvé par la FIA, peut être associé à la commande de l'injection ou des gaz. **Voir Règlement Général 1.12.**

1.9 COUVRE-CULASSES

Des couvre-culasses agrées par la FIA en métal coulé ou estampé, spécialement conçus à cet effet, utilisant tous les trous des boulons de fixation, sont obligatoires. Les couvre-culasses en fibre de carbone / composite sont interdits.

1.10 TUBES DE MISE A L'AIR LIBRE

Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire, tel qu'un morillon, une goupille de verrouillage à bille, etc. Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Des flexibles d'un diamètre interne de 1 1/4 de pouce (31,8 mm) minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du récupérateur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du récupérateur. La contenance minimale du/des bac(s) collecteurs) est d'un carter d'un gallon (soit 3,78 litres), (c'est-à-dire, au-dessous de la cloison du fond). Les bacs collecteurs doivent comporter des cloisons internes adéquates. La configuration minimale de l'admission du bac collecteur est de deux tubes d'un diamètre interne de 1 1/8 pouce (28,6 mm) (ou de section

1.6 OIL RETENTION DEVICE

Engine oil-retention pan mandatory. Minimum material, .050-inch (1.27 mm) aluminum or .040-inch (1.0 mm) carbon fiber/Kevlar. Pan may extend rearward of the motor plate to capture oil from rear main seal, but no more than 3 inches (76.2 mm) rearward of the motor plate. Pan length from motor plate forward must extend a minimum 1 inch (25.4 mm) forward of the front face of the lower pulley. Pan may be no wider than outside edge of the bottom frame rails and must extend to the top of the upper framerails. Pan must be either a one-piece design or constructed as to be sealed as a retention device to retain oil. Must have minimum 4-inch-high (101.6 mm) bulkhead on front and minimum 2-inch-high (50.8 mm) bulkhead on rear for oil retention during acceleration and deceleration. Bulkheads must be «coved» toward oil pan to assist oil in staying within the confines of the bulkheads.

1.7 FORCED INDUCTION

Restricted to Roots-type supercharger, rotor helix angle not to exceed that of a standard 71-series GM-type rotor. **Turbocharger and/or centrifugal supercharger prohibited.** Maximum size: 14-71, 22 1/4-inch (56.5 cm) case length, 11 1/4-inch (28.6 cm) case width, 19-inch (48.3 cm) rotor length; maximum rotor diameter: 5.840 inches (14.83 cm) including fixed stripping. The case must be one piece with removable front and rear bearing end plates; rotor must be contained within one-piece case.

Inlet/outlet cavity restricted to maximum 1 inch (25.4 mm), measuring from face of bearing plate to the back of the cavity. Variable multi-speed supercharger devices prohibited. Supercharger restraint system meeting SFI Spec 14.3 mandatory. Supercharger restraint straps must be covered with a fire resistant material. Manifold burst panels meeting SFI Spec 23.1 mandatory. **See General Regulations 1.10, 1.11.**

1.8 THROTTLE

Throttle control must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics or any other device may in no way affect the throttle operation. An FIA-accepted mechanical device for controlling engine RPM's during burnouts may be attached to the injector or throttle linkage but may not be driver controlled. **See General Regulations 1.12.**

1.9 VALVE COVERS

Cast or fabricated metal valve covers specifically designed for this application, using all attachment bolt holes mandatory. Carbon fiber/composite valve covers prohibited. Must be FIA accepted.

1.10 VENT TUBE BREATHERS

FIA-accepted catch can/vent tube system mandatory. Twist-on/quick disconnect fittings between the vent tube hoses and the valve cover vent tube adapters must incorporate a secondary locking device such as a hasp pin, ball lock pin, etc. Tape is not a satisfactory primary or secondary locking device. Double clamps are required on each end of all hoses used in the vent system, including the dry-sump vents. Minimum 1 1/4-inch (31.8 mm) inside diameter hoses are required from each valve cover to the catch can inlets and/or framerails and from each frameral outlet to both catch can inlets. Minimum catch can(s) capacity is an eight quart sump (i.e., below the bottom baffle). Catch cans must have adequate internal baffling. Minimum catch can inlet configuration is two 1 1/8-inch (28.6 mm) inside diameter (or equivalent area) tubes. Minimum catch can outlet/discharge configuration is two 1 1/8-inch (28.6 mm) inside diameter openings (or equivalent area). **See General Regulations 1.13.**

équivalente). La configuration minimale de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux ouvertures d'un diamètre interne de 1 1/8 pouce (28,6 mm) (ou de section équivalente). Voir Règlement Général 1.13.

2 - TRANSMISSION

2.1 EMBRAYAGE, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR

Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires. Profondeur maximale du blindage du volant moteur : 9,4 pouces (23,9 cm) (à l'intérieur). Six disques d'embrayage autorisés au maximum. Volants moteur en aluminium interdits. Filtre de sortie d'air de l'embrayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 et Spéc. SFI 10.1D pour lignes directrices complètes concernant la plaque moteur et la cloche d'embrayage.

2.2 ARBRE DE TRANSMISSION

Dispositif anti-explosion obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.

2.3 COUVERTURE DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

Chaque extrémité de l'arbre de transmission doit être complètement protégée sur 360° par une couverture en acier d'1/16 de pouce (1,6 mm) ou en aluminium d'1/8 de pouce (3,2 mm) minimum. La couverture arrière doit entourer le coupleur. La couverture avant doit entourer l'arbre de transmission, depuis l'arrière de l'inverseur jusqu'à l'extrémité du fourreau du joint, dans la zone des jambes du pilote. Toutes les couvertures doivent être solidement montées sur le châssis, la barre transversale appropriée, l'inverseur ou la boîte d'essieu.

2.4 PONT ARRIERE

Le rapport final est limité à 3,20 : 1 seulement ; ne peut être supérieur ou inférieur. Essieu non d'origine entièrement flottant ou rigide obligatoire. Contrôle périodique Magnaflux des essieux recommandé. Charge à l'avant ou pont arrière de style "pumpkin" interdit. Voir Règlement Général 2.11.

2.5 TRANSMISSION

Marche arrière obligatoire. Boîte de vitesses interdite. Voir Règlement Général 9.7.

2.6 BLINDAGE DE TRANSMISSION

Un blindage d'un seul tenant protégeant toutes les unités de transmission est obligatoire. Doit être conforme à la Spéc. SFI 4.1. Voir Règlement Général 2.13.

3 - FREINS ET SUSPENSION

3.1 FREINS

Systèmes de freinage automatiques et/ou secondaires interdits ; le freinage et le desserrage des freins doivent être sous le contrôle direct du pilote ; aucun dispositif électronique, pneumatique ou autre, ne pourra affecter ou assister en aucune façon le fonctionnement des freins. Freins à disque hydrauliques sur les quatre roues, avec double maître-cylindre, obligatoires. Canalisations de freins en acier obligatoires.

Les canalisations de freins doivent être protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur. Voir Règlement Général 3.1.

3.2 DIRECTION

Un volant à démontage rapide conforme à la Spéc. SFI 42.1 et disponible dans le commerce est obligatoire.

3.3 SUSPENSION

Suspensions avant et arrière interdites. Voir Règlement Général 3.4.

3.4 BARRES «WHEELIE»

Obligatoires, doivent être fonctionnelles. Les roues doivent être non métalliques. Voir Règlement Général 3.6.

4 - CHASSIS

4.1 LEST

Autorisé. Doit être attaché avec au moins deux fixations d'un diamètre de 3/8 de pouce (9,5 mm), de Grade 8.

4.2 GARDE AU SOL

Au minimum 3 pouces (7,6 cm) de l'avant de la voiture à 12 pouces

2 - DRIVE TRAIN

2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.3 and flywheel shield meeting SFI Spec 6.2 mandatory. Maximum depth of flywheel shield: 9.4-inches (23.9 cm) (inside). Maximum six clutch discs permitted. Aluminum flywheels prohibited. Clutch exhaust filter mandatory. Refer to General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 and SFI Spec 10.1D for complete motor plate and bellhousing guidelines.

2.2 DRIVELINE

Anti-blowback device mandatory. See General Regulations 2.1.

2.3 DRIVELINE COVER

Each end of driveshaft must have a full 360-degree cover of minimum 1/16-inch (1.6 mm) steel or 1/8-inch (3.2 mm) aluminum. Rear cover must surround the coupler. Front cover must surround the driveshaft from the back of the reverser to the end of the splicer sleeve in the area of the driver's legs. All covers must be securely mounted to frame, suitable crossmember, reverser or third-member.

2.4 REAREND

Rear end gear ratio restricted to 3.20:1 only, may not be higher or lower. Aftermarket full-floating or live axle assembly mandatory. Periodic Magnaflux check of axles recommended. Front loading or pumpkin style rear end prohibited. See General Regulations 2.11.

2.5 TRANSMISSION

Reverser mandatory. Transmission prohibited. See General Regulations 9.7

2.6 TRANSMISSION SHIELD

A one-piece ballistic shield covering all units mandatory. Must meet SFI Spec 4.1. See General Regulations 2.13.

3 - BRAKES & SUSPENSION

3.1 BRAKES

Automated and/or secondary braking systems prohibited; application and release of brakes must be a direct function of the driver; electronics, pneumatics, or any other device may in no way affect or assist brake operation. Four-wheel hydraulic disc brakes, with dual master cylinder mandatory. Steel brake lines mandatory.

Brake lines passing engine or blower drive must be shielded. See General Regulations 3.1.

3.2 STEERING

Commercially available quick-disconnect steering wheel meeting SFI spec 42.1 mandatory.

3.3 SUSPENSION

Front and rear suspension prohibited. See General Regulations 3.4.

3.4 WHEELIE BARS

Mandatory; must be functional. Wheels must be non-metallic. See General Regulations 3.6.

4 - FRAME

4.1 BALLAST

Permitted. Must be secured with minimum of two 3/8-inch (9.5 mm), Grade 8 fasteners.

4.2 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (7.6 cm) from front of car to 12-inches

(30,5 cm) derrière l'axe des essieux avant, 2 pouces (5,1 cm) pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile et des tuyaux d'échappement.

(30.5 cm) behind centerline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan and exhaust headers.

4.3 PARACHUTE

Double parachute obligatoire. Deux points d'ancrage des suspentes séparés, obligatoires. Du point d'ancrage au sac du parachute, les suspentes doivent être recouvertes par du cuir d'1/16 de pouce (1,6 mm) d'épaisseur ou par un matériau agréé par la FIA. Deux câbles de déclenchement séparés obligatoires. Le plancher du compartiment à parachute doit être plat et ne peut s'étendre ni sur plus de six pouces (152 mm) vers l'arrière, ni au-delà du sac du parachute. La mesure sera prise à partir du point d'ancrage à l'arrière de la carrosserie. L'utilisation d'un retour sur le bord de fuite est interdite. Voir Règlement Général 4.8.

4.3 PARACHUTE

Dual parachutes mandatory. Two separate shroud line mounting points mandatory. Shroud lines must be covered with 1/16-inch (1.6 mm) thick leather or FIA accepted material from mounting point into the pack. Two separate release cables mandatory. The parachute floor must be flat and may not extend more than six inches (152 mm) rearward or beyond the parachute pack, whichever is less. The measurement will be taken from the mounting point on the rear of the body. The use of a wicker prohibited. See General Regulations 4.8.

4.4 CAGE DE SECURITE

Le châssis doit porter le nom du constructeur, le numéro de série et la date de construction, et être conforme à la Spéc. SFI 10.1E. Dépôts de métal sur le châssis interdits ; peinture autorisée. Le châssis doit être inspecté annuellement par l'ASN et porter une étiquette de série avant de participer à un run. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons ; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est autorisé. La pressurisation des longerons au lieu de bonnes d'air est interdite. Un capotage de la cage de sécurité conforme à la Spéc. SFI 45.1 est obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec les éléments de la cage de sécurité.

4.4 ROLL CAGE

Chassis must have manufacturer's name, serial number and date of manufacturer. Chassis must meet SFI Spec 10.1E. Plating of chassis prohibited; painting permitted. Chassis must be inspected yearly by ASN and have serialized sticker affixed to frame before participation. Roll cage padding meeting SFI spec 45.1 mandatory anywhere driver's helmet may come in contact roll cage components. All wiring must be external of the frame rails; the routing of cables, hydraulic or pneumatic lines inside the chassis is permitted. Pressurization of frame rails in lieu of air bottles is prohibited.

4.5 EMPATTEMENT

Minimum, 124 pouces (315,0 cm) ; maximum, 125 pouces (317,5 cm) ; mesuré sur le côté long. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 2 pouces (5,1 cm). La largeur de la voie à l'arrière ne peut s'écarter de la carrosserie vers l'extérieur ; vers l'intérieur, la tolérance maximale est de 3 pouces (7,6 cm) à l'arrière, et de 6 pouces (15,2 cm) à l'avant, les mesures étant prises entre le bord externe du pneu et le bord interne de la carrosserie.

4.5 WHEELBASE

Minimum, 124 inches (315.0 cm); maximum, 125 inches (317.5 cm); measured on long side. Maximum wheelbase variation from left to right: 2-inches (5.1 cm). Rear tread width cannot be outside of body line nor more than 3-inches (7.6 cm) inside body line. Front tread width must be no more than 6-inches (15.2 cm) inside body line. Measurements will be taken from outside edge of tire to inside edge of body.

5 - PNEUS ET ROUES

5.1 PNEUS

Les pneus seront des pneus d'automobile du type représenté par le fabricant pour «Funny Cars». Pneu arrière : au maximum 18,5 pouces (47 cm) de largeur et 118 pouces (2,997 m) de circonférence. Le logo, le nom du fabricant et les marquages d'identification des pneus doivent être non modifiés et tels que fournis par le fabricant de pneus et visibles sur les quatre pneus en permanence. La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir aux pressions d'utilisation recommandées par le fabricant.

Tous les pneus effectuant la transmission devront être, ou avoir été, en règle générale disponibles pour tous les concurrents. Les pneus qui sont fournis par le fabricant, le représentant du fabricant ou une autre entité commerciale devront être disponibles pour tous les concurrents dans cette catégorie.

5.2 ROUES

Roues avant conformes à la Spéc. SFI 15.2 obligatoires. Roues arrière à anneau de retenue de 16 pouces conformes à la Spéc. SFI 15.3 obligatoires ; talon interne d'au minimum 14 pouces 3/4 (± 1/8 de pouce) (375 ± 3 mm). Modifications et/ou allègements, sauf si effectués par le fabricant, interdits. Doivent être complètement isolées de l'habitacle. Roues fils interdites. Disque ou couverture interdits sur la roue arrière. Les roues doivent se conformer aux exigences émises par les fabricants de pneus qui leur sont applicables. Boulons de roues en titane interdits.

5 - TIRES & WHEELS

5.1 TIRES

Tires to be automotive-type represented by manufacturer for Funny Car. Maximum rear tire: 18.5-inches (47 cm) wide x 118-inches (2.997 m) circumference. Manufacturer name, logo, and tire identification markings must be unaltered and as provided by tire manufacturer, and visible on all four tires at all times. Tires are to meet size requirements when installed and ready to run at manufacturer's recommended operating pressures.

All drive tires must either be, or have been, generally available to all competitors. Tires that are currently being provided by the manufacturer, the manufacturer's representative, or other commercial entity must be available to all competitors within that category.

5.2 WHEELS

Front wheels meeting SFI Spec 15.2, mandatory. Beadlock 16-inch rear wheels meeting SFI spec 15.3 mandatory; inner bead minimum 14 3/4 inches (± 1/8-inch) (375 ± 3 mm). Any modifications and/or lightening, unless performed by the manufacturer, prohibited. Must be completely isolated from driver compartment. Wire wheels prohibited. Rear-wheel discs or covers prohibited. Wheels must conform to applicable Tire Manufacturer requirements. Titanium wheel studs prohibited.

6 - INTERIEUR

6.1 FEUILLE DE METAL

L'intérieur de l'habitacle, la cloison pare-feu, le siège, etc., doivent être en aluminium ou en acier. Magnésium ou fibre de carbone interdits ; boîtier d'injecteur en fibre de carbone autorisé.

6.2 CAPITONNAGE

Une couche au minimum de matériau de type Nomex, portant le nom du fabricant, est obligatoire pour le capitonnage des sièges.

6 - INTERIOR

6.1 SHEET METAL

Driver compartment interior, firewall, seat, etc., must be aluminum or steel. Magnesium or carbon fiber prohibited; carbon fiber injector «doghouse» permitted.

6.2 UPHOLSTERY

Minimum one layer, Nomex-type material mandatory as seat upholstery, with manufacturer's name displayed.

7 - CARROSSERIE**7.1 AILERONS, AILES**
Interdits.**7.2 CARROSSERIE**

Carrosserie de coupé ou de conduite intérieure acceptée par la FIA, d'un type produit en série à l'origine par un constructeur automobile. L'âge de la carrosserie ne remontera pas à plus de 15 ans avant l'année du modèle en cours. Elle doit avoir mesuré à l'origine 63 pouces (1,600 m) de largeur au minimum au niveau de l'axe des essieux avant et arrière. La largeur maximale de la carrosserie et/ou du toit ne peut dépasser les dimensions de série. Copies en fibre de verre ou en fibre de carbone de carrosseries de série, autorisées. La carrosserie pourra être allongée ou raccourcie. Les contours avant et arrière de la carrosserie doivent ressembler aux configurations et conceptions de la carrosserie spécifique utilisée ; les trous pour le passage de l'air sont interdits. Toute modification à la carrosserie non décrite dans ce Règlement est interdite.

Variation maximale de largeur de la carrosserie entre l'avant et l'arrière : 6 pouces (152 mm). Largeur de carrosserie minimale, 60 pouces une fois montée (152,4 cm). La carrosserie sera mesurée de l'axe des essieux avant à l'axe des essieux arrière. Une lèvre sur la carrosserie est autorisée et peut mesurer 1 pouce (25,4 mm) au maximum.

Ailes élargies ou élargisseurs, maximum 1 pouce (25,4 mm) autorisé à la moitié avant des ouvertures de roues avant et arrière ; ne pourront pas s'étendre à l'arrière de l'axe ou de l'essieu, et devront être distincts de la carrosserie. Les élargisseurs devront être montés conformément à l'ouverture des roues et ne pourront pas être montés à l'avant de l'ouverture. La mesure de largeur ne tiendra aucun compte de ces élargisseurs de 1 pouce (25,4 mm). Il est interdit de fermer les passages de roues ou d'utiliser des carénages de roue. Ouvertures des passages de roues : elles seront à l'avant de 5 pouces (12,7 cm) minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux avant et, à l'arrière, de 8 pouces (20,3 cm) minimum, mesurés verticalement à partir de l'axe des essieux arrière. Côté arrière du spoiler latéral, 18 pouces (45,7 cm) minimum mesurés directement à partir de l'axe des essieux arrière. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 40 pouces (1,016 m) à partir de l'axe de l'essieu avant. Les moulures de flanc (s'il s'agit d'un véhicule de série), les logements ou échancrures de feux avant et arrière doivent être incorporés dans la carrosserie.

La zone des feux arrière peut être articulée (au sommet seulement) pour l'aération, 100 pouces carrés (645 cm²) maximum par côté, et doit être rectangulaire ; tout autre trou étant interdit à l'arrière de la carrosserie. Carénages de capot interdits, l'injection doit saillir du capot. Hauteur maximale du capot 5 pouces (127 mm), ne peut pas être plus large que la base des montants A.

Le toit peut être abaissé de 2 pouces (5,1 cm) maximum ; il est interdit de l'enlever complètement. Largeur minimale du plafond : 32 pouces (313 mm). Largeur minimale au montant A : 48,75 pouces (1238 mm) ; largeur minimale au montant C : 49,50 pouces (1257 mm). La longueur du toit, mesurée du sommet du pare-brise au sommet de la vitre arrière, ne doit pas s'écarter de plus de 4 pouces (102 mm) de la longueur d'origine. Les extensions du spoiler latéral ne pourront avoir plus d'1 pouce (25,4 mm) de largeur. Toutes les carrosseries utilisées en compétition devront provenir de moules approuvés par la FIA. Des modifications concernant l'espace libre des tuyaux collecteurs seront admises si autorisées à l'avance par le Département Technique de la FIA. Les carrosseries ne comprendront ni pare-chocs sur rouleaux ni toute autre pièce jugée par la FIA inutile pour la tubulure normalement utilisée pour le montage, les cloisons pare-feu et la protection des pilotes. Aucun carénage ne sera autorisé sous la carrosserie. Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, les tôles en métal façonnées sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Les décisions finales concernant les modifications de carrosserie sont du ressort du Département Technique de la FIA.

Les carrosseries doivent pouvoir être enlevées à l'aide d'un mécanisme d'ouverture arrière qui doit être accessible dans la zone du panneau de feux arrière.

Un panneau de protection contre l'éclatement de la carrosserie (le capot-moteur), d'au moins 288 pouces carrés (1858 cm²), est obligatoire. Le panneau de protection de la carrosserie contre l'éclatement doit être fixé par des vis en plastique et deux câbles

7 - BODY**7.1 AIRFOILS, WINGS**
Prohibited.**7.2 BODY**

FIA-accepted coupe or sedan body of a type originally mass-produced by automobile manufacturer. Body age no more than 15 years prior to current model year. Must have originally measured 63 inches (160.0 cm) wide or more at centerline of front and rear axle. Maximum body and/or roof width cannot exceed stock dimensions. Duplications of production bodies of fiberglass or carbon fiber permitted. Body may be lengthened or shortened. Front and rear contour of body must resemble same configuration and design for specific body used; holes for air passage prohibited. Any modification to body not described in this Rulebook prohibited.

Maximum body width variation from front to rear is 6 inches (152 mm). Minimum body width is 60 inches (152.4 cm) when mounted. Bodies are measured at centerline of front and rear axles. A body header flange lip is allowed and can measure a maximum of 1 inch.

Fender flares or lips, maximum 1-inch (25.4 mm) permitted on forward half of front and rear wheel openings; may not extend rearward of spindle or axle centerlines; must be defined from body. Lips must be mounted in line with wheel opening, and may not be mounted in front of opening. These 1-inch (25.4 mm) flares will not be considered in any width measurement. Enclosing the wheelwells or the use of wheel fairings is prohibited. Wheelwell openings: front, minimum 5 inches (127 mm) measured vertically from centerline of the front axle to wheelwell opening; rear, minimum 8 inches (203 mm) measured vertically from centerline of rear axle to wheelwell opening. Trailing edge of rocker minimum 18 inches (45.7 cm) measured directly from centerline of rear axle. Front overhang not to exceed 40 inches (101.6 cm) from centerline of front axle. Beltline moldings (if on stock vehicle), headlight and tail light housings or indentations must be incorporated into body.

Tail light area may be hinged (top only) for air venting, maximum 100 square inches (645 cm²), one per side, and must be rectangular; any other holes in rear of body prohibited. Hood scoops prohibited; injector must protrude through hood. Maximum height of hood cowlings 5 inches (127 mm), may be no wider than base of A-pillars.

Roofs may be chopped maximum 2 inches (51 mm). Complete removal of roof prohibited. Minimum roof width 32 inches (313 mm). Minimum width at A-pillar 48.75 inches (1238 mm), minimum width at C-pillar 49.50 inches (1257 mm). Length of roof as measured from top of front windshield to top of rear window must remain within 4 inches (102 mm) of stock. Rocker panel extensions may not be more than 1 inch (25.4 mm) wide. All bodies run in competition must be run as they come from FIA approved molds. Modifications for header clearance will be permitted if authorized in advance by the FIA Technical Services Department. Bodies will be clean of bumper roll pans or any other component(s) which are in FIA's determination unnecessary to the normal mounting tubing, firewall and driver enclosure. No underbody streamlining will be permitted. Ground effects of any description prohibited. Ground effects include but are not limited to rocker skirts, belly pans, sheetmetal work under the body that produces a «tunnel» for the passage of air, etc. Final determination on all body modifications rests with FIA Technical Services Department.

Bodies must be removable from a rear-release mechanism that must be accessible in the taillight panel area.

Body (hood) burst panel, minimum 288 square inches (1858 cm²), mandatory. Body burst panel must be secured with plastic screws and two 1/8-inch (3.2mm) stainless steel wires, with body pad bolted with plate on both sides of panel.

d'acier inoxydable de 1/8 de pouce (3,2 mm), avec plaque de carrosserie boulonnée avec une plaque de chaque côté du panneau.

Tout nouveau dessin, plan, toute nouvelle illustration, spécification ou conception de carrosserie doit être soumis au Département Technique de la FIA au plus tard le 15 novembre de l'année précédente. Tout nouveau dessin ou toute nouvelle conception de carrosserie doit recevoir l'approbation finale de la FIA au plus tard le 15 décembre de l'année précédente. Les spécifications de carrosserie peuvent varier pour certains véhicules de démonstration, sous réserve de l'approbation préalable de la FIA. L'intérieur de la carrosserie, zone du toit comprise, doit être recouvert par une garniture ou un revêtement agréé par la FIA, ralentissant la vitesse de propagation du feu, appliqué en accord avec les spécifications et recommandations du fabricant.

Tous les boulons et dispositifs de fixation sur la carrosserie, les fenêtres, etc., doivent comporter des têtes rondes vers l'extérieur de la carrosserie. Tous les raidisseurs doivent être placés à l'intérieur de la carrosserie, que ce soit sur les fenêtres, le spoiler, etc.

La structure de fixation de la carrosserie ne peut être ajustable. Le cadre doit être fixé à demeure, à l'exception des fixations verticales qui pourront être ajustables pour le positionnement vertical de la carrosserie.

7.3 ISSUE DE SECOURS

Une issue de secours fonctionnelle, de type non transparent, doit être ménagée dans le toit de la carrosserie pour permettre au pilote de sortir facilement. Taille minimale, 18 pouces (45,7 cm) x 17 pouces (43,2 cm). Cette issue de secours doit être fixée en permanence ; elle doit être munie d'une charnière à l'avant et d'un mécanisme d'ouverture pouvant être actionné de l'intérieur comme de l'extérieur de la voiture.

Toute nouvelle conception de carrosserie de Funny Car doit comprendre, dans une zone située dans la partie arrière de l'issue de secours, une poignée pour le déverrouillage d'urgence.

7.4 AILES

Quatre ailes de série, fidèles au contour d'origine, obligatoires. Modifications autorisées pour permettre la relocalisation de l'essieu. Bossages de l'aile avant, ou trous au sommet de l'aile, interdits.

7.5 CLOISON PARE-FEU / TABLEAU DE BORD

Doit être d'aluminium ou d'acier (magnésium interdit). Le tableau de bord pourra être en aluminium de 0,040 pouce (1 mm) minimum, la cloison pare-feu en aluminium de 0,050 pouce (1,27 mm) minimum. La jonction tableau de bord/cloison pare-feu se fera par chevauchement et utilisation d'une double rangée de vis, leur centres étant espacés d'au plus 2 pouces (51 mm). Les exigences de fixation minimales sont des vis de 8-32, des écrous en aluminium et des rondelles taillées dans la masse de 3/4 de pouce (19,1 mm) de diamètre x 1/8 de pouce (3,2 mm) d'épaisseur. Distance du centre de l'orifice au bord de la plaque, 3/4 de pouce (19,1 mm) minimum. Distance du haut de l'ouverture d'écran du carter d'embrayage au «V» de la cloison pare-feu, 6 pouces (152 mm) minimum. Plaque de doublage de 0,050 pouce (1,27 mm) minimum autorisée. Tableau de bord/cloison pare-feu d'une pièce de 0,050 pouce (1,27 mm) autorisée.

La cloison pare-feu doit être équipée de chacun de ses côtés, à proximité des couvre-culasses, de fenêtres ne mesurant pas plus de 25 pouces carrés (161 cm²) pour avertir le pilote de tout incendie. Du verre feuilleté de sécurité ou des plastiques résistant au feu tels que Lexan ou Plex 70 **sont obligatoires.**

Dans l'habitacle, un blindage pare-feu en acier protégeant le boîtier à injecteur est autorisé (voir dessin 26). Il devra être fixé au couvercle d'embrayage et aux longerons. Le bord arrière du blindage devra s'étendre jusqu'à la base du volant de direction et former un angle vers le sommet de la cage de sécurité. Il doit être monté à l'aide de 4 fixations autobloquantes au minimum (2 de chaque côté). Matériau aluminium de 0,040 pouce (1 mm) au minimum. Sommet articulé facultatif.

La partie verticale de la cloison pare-feu doit être située à ±1 degré de l'angle de la plaque moteur. Toute voussure vers l'avant est interdite. La partie de la cloison pare-feu entre la surface intérieure de la carrosserie et le châssis ne peut être supérieure à 12 pouces (30,5 cm), mesurée entre le bas du

Any new body designs, plans, pictures, specifications, or concepts must be submitted to the FIA technical department on or prior to November 15 of the preceding year. All new body designs or concepts must receive final approval from FIA on or prior to December 15 of the preceding year. Body specifications may vary for certain exhibition vehicles; prior FIA approval necessary. Underside of body, including any roof area, must be covered with an FIA-accepted flame retardant covering or coating. Must be applied according to the manufacturer's specifications and recommendations.

All bolts and fasteners on body, windows, etc. must have button heads toward outside of body. All stiffeners must be placed on the inside of the body, whether on windows, spoiler, etc.

Mounting structures for body may not be adjustable. The framing must be a permanent fixture, with the exception of vertical mounts can be adjustable for necessary vertical body positioning.

7.3 ESCAPE HATCH

A working escape hatch must be installed in top of body to permit easy driver exit, see-through types prohibited. Minimum size, 18-inches (45.7 cm) x 17-inches (43.2 cm). Roof hatch must be permanently attached, and hinged at front. Must have release mechanism, operable from both inside and outside of car.

All new Funny Car body designs must incorporate, in an area in the rear portion of the roof hatch, a handhold for emergency release.

7.4 FENDERS

Four stock-type fenders, retaining original contour, mandatory. Alterations to accommodate axle relocation permitted. Front fender bubbles or holes in top of fenders prohibited.

7.5 FIREWALL/DASH

Must be aluminum or steel; magnesium prohibited. Dash may be minimum .040-inch (1 mm) aluminum, firewall minimum .050-inch (1.27 mm) aluminum. Dash/firewall overlap seam must use a double row of screws, staggered, on maximum 2-inch (51 mm) centers. Minimum fastener requirements are 8-32 screws, aluminum nuts and 3/4-inch (19.1 mm) diameter x 1/8-inch (3.2 mm) thick billet washers. Distance from center of hole to edge of panel 3/4-inch (19.1 mm) minimum. Distance from top of bellhousing shroud cutout to «V» of firewall 6-inches (152 mm) minimum. Minimum .050-inch (1.27 mm) doubler plate permitted. One piece .050-inch (1.27 mm) dash/firewall permitted.

Firewall must be equipped with fire windows measuring no greater than 25-square inches (161 cm²) on either side of firewall in vicinity of valve covers to warn driver of fire. Laminated safety glass or fire-resistant plastics such as Lexan or Plex 70 **mandatory.**

Metal doghouse fire shielding in driver compartment permitted (see drawing 26). Must seal to clutch cover and to top frame rails. Trailing edge of shield should extend to base of steering wheel and angle toward top of roll cage. Must be mounted with minimum 4 self-locking fasteners (2 on each side). Minimum material, .040-inch (1 mm) aluminum. Hinged top optional.

Vertical portion of the firewall must be within ± 1 degree of the motor plate angle. Forward coving (radius lip that goes forward) is prohibited. Portion of the firewall between inner surface of the body and the chassis can be no higher than 12 inches (30.5 cm), as measured from the bottom of the rocker panel to the bottom

marchepied et le bas de la cloison pare-feu.

Si le bas de la cloison pare-feu a un rayon de 5 pouces (127 mm) ou plus dirigé vers l'arrière, un déflecteur de ½ pouce (12,7 mm) de haut sur 4 pouces (101,6 mm) de profondeur doit couvrir sur toute la longueur du rayon et être installé à 1 pouce (25,4 mm) maximum du sommet du rayon initial. Le point de rupture arrière du rayon inférieur ne peut dépasser 12 pouces (30,5 cm) depuis la partie verticale de la cloison pare-feu.

7.6 CALANDRE

Calandre simulée de mêmes configuration et conception pour la carrosserie spécifique utilisée, obligatoire ; trous de passage d'air interdits.

7.7 PARE-CHOC ARRIERE

La voiture doit être équipée d'un pare-chocs arrière consistant en une surface verticale minimale de 3 pouces (7,6 cm) ; ouverture maximale autorisée pour suspentes de parachute, 4 pouces sur 30 (102 x 762 mm). Le bord arrière du pare-chocs arrière ne peut s'étendre à plus de 54 pouces (1,372 m) de l'axe des essieux arrière. Distance maximale du bord arrière du pare-chocs arrière au sol, 29 pouces (73,6 cm) pour une pression de pneu arrière de 4,5 PSI (64 bar).

Lèvre de 1 pouce (2,54 cm) maximum autorisée sur le pare-chocs arrière comme renfort, non incluse dans la mesure générale.

7.8 SPOILERS

Autorisés à l'arrière uniquement. Le spoiler arrière ne doit pas faire partie intégrante de la carrosserie. La relocalisation du capot arrière ne peut s'étendre à plus d'un tiers de la vitre arrière des répliques de la carrosserie de production. Les surfaces latérales des capots arrière surélevés doivent être complètement recouvertes par les plaques de garde verticales du spoiler. La zone du coffre à l'intérieur des plaques de garde ne peut pas être inférieure de plus de 1,75 pouces (44,5 mm) à la zone à l'extérieur des plaques de garde.

La surface du spoiler, avant et arrière, doit être une surface à courbure simple et continue. Les lèvres, entailles, marches ou étages sont interdits sur la surface du spoiler, à l'exception des retours sur le bord de fuite comme autorisé en 2004. Les plaques de garde doivent consister en des plans verticaux parallèles à la voiture. Deux supports supplémentaires au maximum (nervures ou plaques) seront autorisés en tout point entre les plaques de garde, à condition de se trouver dans le plan vertical, parallèles aux plaques de garde.

Si la carrosserie est équipée d'un support de spoiler arrière, qui s'étend du spoiler jusqu'à la zone du pare-chocs et est parallèle aux plaques de garde, un renfort diagonal sera autorisé. Si ce renfort est tourné vers l'extérieur, il devra être coupé en ligne droite, en diagonale depuis l'arrière du support jusqu'au flasque extérieur de la carrosserie.

Largeur maximale du spoiler arrière, y compris plaques de garde verticales et points de fixation, 54 pouces (1,372 m). Les plaques de garde verticales du spoiler arrière ne peuvent être situées en avant de l'axe des essieux arrière ni au-dessus de la vitre latérale arrière. Les plaques de garde verticales ne peuvent être situées à plus de 5 pouces (12,7 cm) au-dessus du toit ou de 60 pouces (1,524 m) au-dessus du sol, la plus petite mesure étant retenue. Le point le plus en arrière de la plaque de garde verticale ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 60 pouces (1,524 m). Lèvre sur l'arrière du spoiler (verticale) : 0,5 pouce (1,25 cm) maximum. Supports de plaques de garde autorisés sur un seul côté de ces plaques et non sur les deux.

Le bord arrière du spoiler arrière ne peut dépasser l'axe des essieux arrière de plus de 56 pouces (1,422 m), ni surplomber le toit de plus de 4 pouces (10,2 cm), ni dépasser le sommet des plaques de garde, si ce dernier est moins ÉLEVÉ, et les bords avant et arrière ne peuvent être montés de manière à créer une «configuration d'aile». Sur le spoiler, le «retour sur le bord de fuite» ne doit pas dépasser 2 pouces (51 mm) vers l'avant ou vers l'arrière. L'installation de générateurs de turbulence n'est autorisée que sur le spoiler, elle est interdite sur la carrosserie de la voiture. Tout réglage ou mouvement interdit pendant un run. Le passage de l'air dans ou sous le déflecteur est interdit, sauf dans la zone articulée des feux arrière.

Le spoiler peut être fait en matériau composite, mais les plaques de garde verticales doivent être faites en alliage de magnésium H24 de 0,080 pouce (2 mm) minimum ou en aluminium 6061 de 0,090 pouce (2,3 mm), ou en fibre de carbone de 0,150 pouce

of the firewall.

If the bottom of the firewall has a rearward facing radius of 5 inches (127 mm) or more, a 1/2-inch (12.7 mm) tall by 4 inches (101.6 mm) deep diffuser must run the full length of the radius and be installed not more than 1 inch (25.4 mm) from the apex of the initial radius. The rear break point of the lower radius cannot exceed 12 inches (30.5 cm) from the vertical portion of the firewall.

7.6 GRILLE

Must be equipped with a simulated grille of same configuration and design for specific body used, holes for air passage prohibited.

7.7 REAR BUMPERS

Must be equipped with rear bumper consisting of a minimum vertical surface of 3-inches (7.6 cm), maximum allowable cutout for parachute shroud lines 4-inches by 30-inches (102 x 762 mm). The trailing edge of rear bumper may not extend more than 54-inches (1.372 m) from the centerline of the rear axle. Maximum measurement from trailing edge of rear bumper to ground 29-inches (73.6 cm) at rear tire pressure of 4.5 PSI (64 bar).

Maximum 1-inch (2.54 cm) lip permitted on rear bumper as a stiffener, not included in overall measurement.

7.8 SPOILERS

Permitted, rear only. Rear spoiler cannot be «built-in» to body. Rear deck relocation cannot extend more than one-third of the as-produced replica body's rear window. Side surfaces of elevated decks must be completely covered by spoiler spill plates. Deck area inside spill plates may be no more than 1.75 inches (44.5 mm) lower than area outside spill plates.

Spoiler surface, front and rear, must be a continuous single-curved plane. Any lips, notches, decks, or steps prohibited in the spoiler surface, except for wickers, as allowed in 2004. Spillplates must consist of vertical planes running parallel to the car. A maximum of two additional supports (ribs or plates) will be allowed anywhere between the spillplates, as long as they are in the vertical plane, running parallel to the spillplates.

If the body is equipped with a rear-spoiler support, which extends from the spoiler to the bumper area and is parallel to the spill plates, a diagonal brace will be allowed. If this brace is to the outside, it must be cut in a straight line, diagonally from the rear of the support to the outside flange of the body.

Maximum rear spoiler width, including spill plates and attachment points, 54-inches (1.372 m). Rear spoiler spill plates cannot be located forward of the centerline of the rear axle and onto rear quarter. Spill plates cannot be more than 5-inches (12.7 cm) above the roof line or 60 inches (1.524 m) from the ground, whichever is less. Rearmost point of spill plate may not exceed 60-inches (1.524 m) past the centerline of the rear axle. Lip on rear of spoiler (vertical) 5-inch (1.25 cm) maximum. Spill plate supports permitted on one side of spill plate only, not both.

The trailing edge of the rear spoiler may not extend more than 56 inches past the centerline of the rear axle, may not be more than 4 inches above the roof line or higher than top of spill plates, whichever is LESS, and the forward and trailing edge may not be mounted so as to produce a «wing» configuration. Wicker on spoiler not to exceed 2-inches (51mm) forward or back. The installation of vortex generators is permitted on the spoiler assembly only, prohibited on car body. Any adjustment or movement during run prohibited. Air flow through spoiler or past the underside of spoiler, other than hinged tail light area, prohibited.

Spoiler may be constructed of composite material, but spill plates must be made of minimum .080-inch (2 mm) magnesium H24 alloy or .090-inch (2.3 mm) 6061 aluminum, or .150-inch (3.81 mm) carbon fiber. Any carbon-fiber spill plates must be

(3,81 mm). Toute plaque de garde en fibre de carbone doit être acceptée par la FIA avant son utilisation. Les plaques de garde verticales devront être fixées à la carrosserie par des vis de 8-32 minimum et des écrous en aluminium. Sur le dessous de la carrosserie devra être utilisée une rondelle d'aluminium de renforcement, d'une épaisseur minimale de 0,028 pouce (0,7 mm) et d'un diamètre de 3/4 de pouce (19,1 mm). Les plaques de garde verticales devront être reliées entre elles par au moins un câble d'acier inoxydable de 1/16 de pouce (1,6 mm), passant par un oeillet de 10-32 (AN42) minimum équipé de la douille adéquate (AN100) pour le câble utilisé, et serti dans un manchon «nico press» en cuivre (spéc. de câble : âme de fil de 7 x 7, résistance à la rupture de 480 livres (218 kg), Spéc. Mil-W-83420.), une paire des mêmes câbles spécifiés étant fixée au plancher de la carrosserie. La plaque de garde verticale doit être fixée à la carrosserie par des écrous en aluminium. Une entretoise de centre d'aile 4130 de 5/16 de pouce x 0,035 pouce (8 x 0,9 mm) sera fixée par une extrémité au plancher de la carrosserie et par l'autre extrémité au spoiler, et située au milieu du spoiler dans le sens de la largeur. Le support de fixation sur la carrosserie sera en acier de 0,063 pouce (1,6 mm) min. fixé au plancher de la carrosserie par deux vis d'acier de 10-32 (ou trois de 8-32), avec des écrous en aluminium. Une plaque double de renfort en acier de 0,028 pouce minimum (0,7 mm) doit être utilisée sous la carrosserie pour fixer le support d'entretoise d'aile d'une taille minimale de 2 pouces x 2 pouces (51 x 51 mm).

7.9 PARE-BRISE, VITRES

Pare-brise obligatoire. Vitres en option. Différence maximale autorisée entre l'angle du pare-brise et de la vitre arrière par rapport à l'angle de série, 3 degrés. Différence de courbure maximale autorisée par rapport à celle de série, 2 pouces (5,1 cm). La vitre arrière et les vitres latérales arrière (si elles faisaient partie de l'équipement de série) doivent être définies par leur ligne réelle dans la carrosserie, et peintes de manière à imiter le verre. Les vitres latérales, ou les ouvertures de vitres, peuvent être raccourcies de 2 pouces (5,1 cm) maximum. Il est interdit de percer ou de couper le pare-brise ou la vitre arrière pour y pratiquer un passage d'air. Si des vitres sont utilisées, elles doivent être propres. Les vitres latérales doivent comporter une ouverture d'un diamètre minimal de 6 pouces (15,2 cm) près du pilote. Voir Règlement Général 7.8.

8 - SYSTEME ELECTRIQUE

8.1 COMPOSANTS ELECTRIQUES

Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, aux composants de l'extincteur d'incendie, aux minuteries pour le carburant et pour l'embrayage, et au système de coupure du moteur automatiques.

8.2 ALLUMAGE, INTERRUPTEUR

En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur à engagement positif (sans glissement) en bon état de fonctionnement, capable de couper tout le système d'allumage et situé à la portée du pilote.

8.3 SYSTEME D'ALLUMAGE

L'utilisation de systèmes et/ou de composants d'allumage est limitée à ceux qui ont été approuvés par la FIA pour les compétitions. L'utilisation de composants d'allumage est limitée aux produits MSD suivants : bobine 44 ampères (pièce n° 8142) ; allumeur (8145) ; allumeur avec limiteur de régime (8147) ; sélecteur de module Six Shooter (8158) ; retardateur temporisé (8168) ; et Programmable Pro Mag Timing Multi Step Retard (8971), Pro Mag Digital Retard Control (pièce n° 8971) et Graphic Editor (pièce n° 7570).

Tout système et/ou composant d'allumage autres que ceux indiqués doivent être acceptés par la FIA avant d'être utilisés. Toute autre fixation interdite. Les systèmes et/ou composants d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire. Maximum deux bougies par cylindre.

8.4 MAGNETOS

Deux magnétos maximum, ne dépassant pas 44 ampères par

FIA-accepted prior to use. Spill plates shall be attached to the body with minimum 8-32 screws and aluminum nuts. An aluminum backup washer must be used on the underside of the body, minimum .028-inch (.7 mm) thick and 3/4-inch (19.1 mm) diameter. Spill plates shall be connected together by at least one 1/16-inch (1.6 mm) stainless steel cable, looped through a minimum 10-32 (AN42) eyebolt using the proper thimble (AN100) for the size cable used, and crimped with a copper nico press sleeve. (Cable specs: 7 x 7 strand core, 480 lb. (218 kg) breaking strength to Mil Spec Mil-W-83420.) and one pair of the same specified cables attaching to the deck of the body. Spill plate must be attached to the body by aluminum nuts. Minimum one 5/16-inch x .035-inch (8 x .9 mm) 4130 center wing strut shall be fastened, one end to the body deck, the other to the spoiler, located in the center of the spoiler width wise. The attachment bracket on the body to be minimum .063-inch (1.6 mm) steel secured to the body deck with two 10-32 or three 8-32 steel screws with aluminum nuts. A .028-inch (.7 mm) minimum steel backup doubler must be used under the body to attach the wing strut bracket 2-inch x 2-inch (51 x 51 mm) minimum size.

7.9 WINDSHIELD, WINDOWS

Windshield mandatory. Windows optional. Maximum windshield and rear window angle 3-degrees from stock. Maximum curvature 2-inches (5.1 cm) from stock. Rear window and quarter windows (if stock equipped) must be defined by actual route line in body and painted to simulate glass. Side windows, or window openings, may be shortened a maximum of 2-inches (5.1 cm). Drilling or cutting the windshield or rear window for air passage is prohibited. If windows are used they must be clear. Side windows must have a minimum 6-inch (15.2 cm) diameter opening adjacent to driver. See General Regulations 7.8.

8 - ELECTRICAL

8.1 ELECTRICAL COMPONENTS

Electrical and electronic components are restricted to ignition systems, data recorders and electrical gauges or indicators, automated fire extinguisher, fuel timers, clutch timers, and engine shut-off system components only.

8.2 IGNITION, SWITCH

Each car in competition must have a positive-action on/off switch, capable of de-energizing the entire ignition system, in good working order, located within easy reach of the driver.

8.3 IGNITION SYSTEM

The use of ignition systems and/or components is limited to those that have been FIA-accepted for competition. The use of ignition components is limited to the following MSD products: 44 Amp coil (part no. 8142); Points Box (8145); Points Box with rev limiter (8147); Six Shooter module selector (8158); Timing Retard (8168); and Programmable Pro Mag Timing Multi Step Retard (8971), Pro Mag Digital Retard Control (part no. 8971) and Graphic Editor (part no. 7570).

Any ignition system and/or components other than those specified must be FIA-accepted prior to usage. Any other attachment prohibited. Ignition systems and/or components must be utilized in an unaltered manner consistent with the manufacturer's installation and instruction books unless otherwise approved. Maximum two spark plugs per cylinder.

8.4 MAGNETOS

Maximum two magnetos, not to exceed 44 amps per magneto.

magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140.

Magnetos limited to the following models: MSD Pro Mag Systems, 12 or 20 amp, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160; MSD Pro Mag Systems, 44 amp, 8130, 8140.

9 - GROUPE DE SOUTIEN

9.1 ORDINATEUR/ENREGISTREURS DE DONNEES

Voir Règlement Général 9.1, 9.2.

9.2 SYSTEME D'EXTINCTION D'INCENDIE

20 livres (9,1 kg) minimum. Le système doit être divisé de manière qu'un minimum de 15 livres (6,8 kg) soit dirigé dans le compartiment moteur au moyen d'ajutages placés devant chaque ligne de tuyaux d'échappement. Les 5 livres restantes (2,3 kg) ou plus doivent être dispersées dans l'habitacle au moyen d'un ajutage atomiseur placé aux pieds du pilote. Le système doit être installé conformément aux spécifications du constructeur. Lorsque les câbles servant à actionner la bonbonne à incendie passent dans la zone du moteur/du carter de cloche d'embrayage, ils doivent être installés à l'intérieur des longerons. Bonbonnes en fibre de carbone interdites. Voir Règlement Général 9.3.

Le système d'extinction d'incendie doit être conforme à la Spéc. SFI 17.1.

Si équipé d'un système d'extinction à commande pneumatique, un système d'extinction à commande manuelle est obligatoire. Si le système d'extinction à commande manuelle est principal, aucun système de réserve n'est requis.

9.3 VEHICULES DE REMORQUAGE

Autorisés. Voir Règlement Général 9.9.

9.4 WARMUPS

Un véhicule démarrant dans la Zone des Stands doit occuper exactement l'espace prévu. Aucune partie du pneu arrière ne peut dépasser l'arrière de la remorque. Si un véhicule occupe dans les stands un espace en bout de rangée, ou s'il n'est pas complètement protégé par la remorque voisine, il est obligatoire que lorsque son moteur tourne, un camion ou une voiture de remorquage soit garé à son côté. Les véhicules doivent avoir une butée de pédale qui limite l'ouverture du papillon des gaz jusqu'à 3/4 maximum de son ouverture totale. Dispositifs pneumatiques pour la commande des gaz interdits. Les chandelles de levée doivent fournir une garde au sol de 7 pouces (17,8 cm) minimum. Voir Règlement Général 9.4, 9.12.

10 - PILOTE

(SE REPORTER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)

10.1 SYSTEME DE RETENUE DES BRAS

Obligatoire. Voir Règlement Général 10.3.

10.2 PAPIERS

Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Règlement Général 10.4.

10.3 SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE

Système de retenue du pilote de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1 obligatoire. Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Leurs points d'ancrage doivent être en outre protégés par une feuille métallique ou par un matériau ignifugé acceptable. Le système de retenue doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5.

10.4 CASQUE

Voir Règlement Général 10.7.

10.5 MINERVE

Minerve complète sur 360 degrés conforme à la Spéc. SFI 3.3, obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.

10.6 VETEMENTS DE PROTECTION

Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/20, gants 3.3/15, bottes 3.3/15 et cagoule 3.3, obligatoires. Les vêtements répondant à la Spéc. SFI 3.2A/20 doivent être renvoyés au fabricant pour faire l'objet d'une nouvelle certification tous les cinq ans après la date de fabrication. Une cagoule n'est pas obligatoire lorsque le casque est fabriqué avec une «jupe» portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 3.3.

9 - SUPPORT GROUP

9.1 COMPUTER/DATA RECORDERS

See General Regulations 9.1, 9.2.

9.2 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM

Minimum 20-pound (9.1 kg) or more. System must be divided so that a minimum of 15-pounds (6.8 kg) is directed into engine compartment by means of nozzle outlets placed in front of each bank of exhaust headers. Remaining 5 pounds (2.3 kg) or more should be dispersed in driver compartment by means of an atomizing nozzle placed at driver's feet. Must be installed per manufacturer's specifications. Fire bottle activation cables must be installed inside frame rail where cables pass engine/bellhousing area. Carbon fiber bottles prohibited. See General Regulations 9.3.

Fire extinguishing system must meet SFI Spec 17.1.

If equipped with a pneumatic-activated extinguishing system, a manual-activated extinguishing system is mandatory. If a manual-activated extinguishing system is primary, no backup system is required.

9.3 TOW VEHICLES

Permitted. See General Regulations 9.9.

9.4 WARMUPS

When starting a vehicle in the Pit Area, vehicle must be fully within the assigned space. No part of the rear tire may extend past the end of trailer. When occupying an «end spot» pit space, or if the neighboring trailer does not completely shield your vehicle, it is mandatory to park a tow truck/car along side the vehicle while engine is running. Vehicle must have a pedal stop which limits the throttle opening to a maximum of 3/4 of wide-open-throttle. Pneumatic throttle devices prohibited. Jackstand devices must provide a minimum ground clearance of 7-inches (17.8 cm). See General Regulations 9.4, 9.12.

10 - DRIVER

(ALSO, REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)

10.1 ARM RESTRAINTS

Mandatory. See General Regulations 10.3.

10.2 CREDENTIALS

Valid FIA International License mandatory. See General Regulations 10.4.

10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM

Three-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 mandatory. All belts must be covered with a fire-resistant covering. Seat belt mounting points must be additionally covered with either sheet metal or an acceptable fire-resistant material. Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacturer. See General Regulations 10.5.

10.4 HELMET

See General Regulations 10.7.

10.5 NECK COLLAR

Full 360-degree neck collar meeting SFI Spec 3.3 mandatory. See General Regulations 10.8.

10.6 PROTECTIVE CLOTHING

Driver's suit meeting SFI Spec 3.2A/20, gloves 3.3/15, boots 3.3/15, and head sock 3.3 mandatory. SFI 3.2A/20 items must be returned to manufacturer for re-certification at 5 year intervals from date of manufacture. A head sock is not mandatory when helmet is manufactured with a skirt and labeled as meeting SFI Spec 3.3.

Système de circulation d'air frais obligatoire. Le système doit être fabriqué et installé par le fabricant du casque d'origine, ou avec l'autorisation écrite du fabricant du casque d'origine. Le casque doit être conforme aux spécifications SFI et/ou SNELL avec le système d'air frais installé. Air comprimé uniquement. L'air peut être fourni soit «à la demande», soit par pression constante. Voir Règlement Général 10.10.

Fresh air breathing system mandatory. System must be manufactured and installed by the original helmet manufacturer or with written authorization of the original helmet manufacturer. Helmet must meet applicable SFI and/or SNELL specs with fresh air system installed. Compressed air only. Air can be supplied on demand or by constant pressure. See General Regulations 10.10.

SECTION 7

TOP FUEL DRAGSTER

DESIGNATION

TF, précédé du numéro de la voiture.
Désignation réservée aux Dragsters consommant du carburant, à moteur compressé, construits spécifiquement pour la compétition pure de dragsters. Poids minimal à l'issue d'un run : 2225 livres (1009,3 kg), pilote compris.

EXIGENCES ET SPECIFICATIONS

1 - MOTEUR

1.1 MOTEUR

Tout moteur automobile **accepté par la FIA alternatif à arbre à cames unique V8 à 90 degrés** et à combustion interne est autorisé. Cylindrée maximum 500 ci (8193,5 cm³), cylindrée minimum 490 ci (8029,6 cm³); espacement maximum entre axes de cylindres 4,800 pouces (121,92 mm); maximum entre axe d'un arbre à cames et axe de vilebrequin : 5,400 pouces (137,16 mm). Deux soupapes par cylindre maximum. Toute configuration multi-soupapes et/ou arbre à cames en tête est interdite.

Seule une configuration de culasse est acceptable :

Soupape d'admission d'un angle de 35 degrés ± 1 degré.

Soupape d'échappement d'un angle de 21 degrés ± 1 degré.

L'utilisation de blocs-moteurs est limitée aux suivants : Rodeck/TFX forgés, BAE forgés et Keith Black forgés. L'utilisation de blocs-moteurs coulés est interdite.

Allègement des blocs-moteurs interdit. Les blocs-moteurs doivent être utilisés conformément aux spécifications du fabricant.

Système d'huile à carter sec autorisé. Le réservoir de carter sec, doit être monté à l'intérieur des longerons du cadre. Le **moteur** doit être équipé d'un système de retenue du bloc/bas du moteur répondant à la Spéc. SFI 7.1 et d'une couverture de couvre-culasse répondant à la Spéc. SFI 14.4. Un système positif (flasque, lèvres, etc.) doit être monté sur le collecteur d'admission ou le bloc moteur pour retenir les collecteurs avant et arrière afin de bloquer les joints en cas de surpression dans le carter-moteur/le cache culbuteurs. Le flasque/lèvre doit s'étendre au delà de la surface du joint et être profilé de manière à épouser les surfaces du bloc et du collecteur pour empêcher l'expulsion du/des joint(s). Les carters d'huile en fibre de carbone /composite sont interdits.

Retenues des couvre-culasses conformes à la Spéc.SFI 14.4 obligatoires.

Tous les composants des moteurs développés après le 6/11/2003 doivent être acceptés par la FIA. Le moratoire inclut, mais n'est pas limité à, les blocs-moteurs, les culasses, les collecteurs d'admission et les compresseurs. Ceci inclut toute nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification significative des pièces existantes. S'adresser à la FIA pour toute question concernant tout développement, nouvelle conception, reconfiguration et/ou modification en relation avec les composants majeurs des moteurs des Top Fuel et des Funny Cars.

1.2 SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

Echappement de compétition autorisé. L'échappement doit être dirigé vers l'arrière, dans la direction opposée à celle du pilote et du réservoir de carburant.

1.3 COUVERCLE D'INJECTION DE CARBURANT

Ouverture maximale autorisée de l'admission d'air de l'injection de carburant : 65 pouces carrés (419,35 cm²), en position complètement ouverte. **La hauteur maximale acceptée entre l'axe de vilebrequin et le sommet du couvercle d'injection est de 46,000 pouces (1168,40 mm). Le couvercle d'injection ne pourra**

SECTION 7

TOP FUEL DRAGSTER

DESIGNATION

TF, preceded by car number.
Reserved for supercharged fuel-burning Dragsters, built specifically for all-out drag racing competition. Minimum weight at conclusion of run: 2,225 pounds (1009.3 kg), including driver.

REQUIREMENTS AND SPECIFICATIONS

1 - ENGINE

1.1 ENGINE

Any internal-combustion **FIA-accepted**, reciprocating, 90-degree V8 single-camshaft, **90-degree V8**, automotive-type engine permitted. Maximum 500-cid (8193.5 cm³), minimum 490-cid (8029.6 cm³); maximum bore center spacing 4.800-inches (121.92 mm); maximum between cam centerline and crankshaft centerline 5.400-inches (137.16 mm); maximum two valves per cylinder. Any multi-valve and/or overhead cam configuration prohibited.

Only one cylinder head design is acceptable:

Intake valve angle of 35 degrees, ± 1 degree.

Exhaust valve angle of 21 degrees, ± 1 degree.

The use of engine blocks is limited to the following: Rodeck / TFX forged, BAE forged, and Keith Black forged. The use of cast engine blocks prohibited.

Lightening of engine blocks prohibited. Engine blocks must be utilized per manufacturer specifications.

Dry sump oil system permitted. Dry sump tank must be mounted inside frame rails. **Engine** must be equipped with an SFI Spec 7.1 lower-engine ballistic/restraint device, and SFI 14.4 valve cover blanket. A positive method (flange, lip etc.) must be attached to the intake manifold or engine block to retain both the front and rear manifold to block gaskets in the event the engine crankcase/lifter valley become over pressurised. The flange/lip must extend past the surface of the gasket and be contoured to closely fit the block and manifold surfaces to prevent the gasket(s) from extruding. Carbon fiber/composite oil pans prohibited.

Valve cover restraints meeting SFI Spec 14.4 mandatory.

All engine component development after 6/11/2003 must be FIA-accepted. The moratorium includes, but is not limited to, engine blocks, cylinder heads, intake manifolds, and superchargers. This includes any redesign, reconfiguration, and/or significant modifications to existing components. Refer any development, redesign, reconfiguration, and/or modification questions with respect to major Top Fuel and Funny Car engine components to the FIA for resolution.

1.2 EXHAUST SYSTEM

Competition exhaust permitted. Exhaust must be directed to rear, away from driver and fuel tank.

1.3 FUEL INJECTOR HAT

Maximum allowable fuel injector air inlet opening: 65-square inches (419.35 cm²), in fully open position. **The maximum accepted height from the crankshaft centerline to the top of the injector hat is 46.000 inches (1168.40 mm). The injector hat shall extend forward no more than 12 inches (30.5 cm) from the front**

s'étendre en avant de plus de 12 pouces (30,5 cm) entre l'avant du couvercle d'injection et le premier emplacement d'origine du boulon du carter du compresseur. Ouverture maximale du papillon d'admission, 65 pouces carrés (419,35 cm²). Injection de carburant contrôlée électriquement ou électroniquement interdite.

of the injector hat to the first original blower case bolt location. Maximum throat inlet opening, 65 square inches (419.35 cm²). Electronic or electrically controlled fuel injection prohibited.

1.4 SYSTEME DE CARBURANT

Les conduites de carburant doivent être isolées de l'habitacle par un sous-plancher ou par un boîtier lorsque le moteur est situé à l'arrière et le réservoir de carburant devant le pilote. Les conduites de la jauge de carburant passant dans l'habitacle doivent être à tresse métallique, avec des fixations en acier. Réservoirs de carburant pressurisés interdits. Les réservoirs de carburant doivent être montés au-dessus du longeron inférieur. Aucun carburant ne pourra passer dans un élément de la carrosserie des voitures construites après le 01/01/02. Cellules de carburant autorisées. Deux pompes à carburant maximum. Système de carburant à contrôle électrique ou électronique par minuteries autorisé. Tout carburant autre que du nitrométhane ou du méthanol interdit. Refroidissement et/ou chauffage artificiel du carburant interdit. Le pourcentage maximum de nitrométhane dans le carburant est de 90 pour cent. L'arrivée de la pompe à carburant doit être à double accrochage. Tous les raccords de l'arrivée de carburant doivent être à double accrochage et fixés à l'aide de doubles colliers. Le bloc de distribution de carburant, l'injecteur inférieur et les canalisations d'injection du collecteur doivent être situés de façon à être à l'écart de la sortie d'air sous pression du panneau de protection contre l'éclatement du collecteur.

Toutes les conduites flexibles de carburant sous pression, à l'exception des canalisations du couvercle d'injection, doivent subir des tests de pression et porter une étiquette. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 750 psi (51,8 bars). Voir Règlement Général 1.10. L'étiquette doit indiquer la date, les PSI et l'identification de l'essayeur. Les étiquettes doivent résister au nitrométhane et au liquide nettoyant pour freins. Voir Règlement Général 1.6.

1.5 CONDUITES D'HUILE

Toutes les conduites flexibles d'huile sous pression, à l'exclusion des conduites de retour et de toute conduite d'une pression maximale de 30 psi (2,1 bars), doivent utiliser une connexion sertie en usine et subir des tests de pression et porter une étiquette. Tous les tests doivent être hydrostatiques pendant 30 secondes minimum à 750 psi (51,8 bars). L'étiquette doit indiquer la date, les PSI et l'identification de l'essayeur. Les étiquettes doivent résister au nitrométhane et au liquide nettoyant pour freins. Sinon conduites rigides obligatoires.

Lorsque le filtre à huile et/ou le réservoir d'huile du carter sec et le moteur sont montés séparément, les conduites à huile doivent pouvoir se déplacer d'1 pouce (25,4 mm).

1.6 DISPOSITIF DE RECUPERATION D'HUILE

Récupérateur d'huile de moteur obligatoire. Matériau minimum, .050 pouce (1,27 mm) d'aluminium ou .040 pouce (1,0 mm) de fibre de carbone / de Kevlar. Le récupérateur doit s'étendre vers l'avant d'au moins 1 pouce (25,4 mm) depuis la face avant de la poulie inférieure et ne peut pas s'étendre plus en arrière que la barre transversale sous le flasque de pignon. La largeur du récupérateur ne peut pas dépasser le bord extérieur des longerons inférieurs et il doit s'étendre jusqu'au sommet des longerons supérieurs. Le récupérateur devra être soit d'une seule pièce, soit construit de manière à être scellé comme un dispositif de récupération de l'huile. Il doit avoir des cloisons d'une hauteur minimum de 4 pouces (101,6 mm) pour récupérer l'huile pendant l'accélération et la décélération. La cloison avant doit être située au moins 1 pouce (25,4 mm) en avant de la poulie de compresseur inférieure et la cloison arrière derrière l'arrière de la cloche d'embrayage. Les cloisons doivent être «recourbées» vers le carter d'huile pour faire en sorte que l'huile reste dans les limites des cloisons.

1.7 INDUCTION FORCEE

Compresseur de type Roots obligatoire ; l'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser celui d'un rotor standard de type General Motors (GM), série 71. Compresseur et/ou compresseur centrifuge interdit. Taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 22,25 pouces (56,5 cm), largeur 11,25 pouces (28,6 cm) ; longueur du rotor 19 pouces (48,3 cm) ; diamètre maximal du rotor 5,840 pouces (14,83 cm), y compris les parties fixes. Le

1.4 FUEL SYSTEM

Fuel lines must be isolated from driver compartment by a sub-floor or housing when engine is located in rear and fuel tank is in front of driver. Fuel gauge lines in the driver compartment must be steel-braided with steel fittings. Pressurized fuel tanks prohibited. Fuel tanks must be mounted above bottom frame rail. No fuel may be routed through any frame member on any car constructed after 01/01/02. Fuel cells permitted. Maximum two fuel pumps. Electronic or electrically controlled fuel system timers permitted. All fuels other than nitromethane and methanol prohibited. Artificial cooling and/or heating of fuel prohibited. Nitromethane content restricted to 90% maximum. Fuel pump inlet must be of double-barb design. All fuel inlet fittings must be double barb or double bead design and secured with double clamps. Fuel block, down nozzle and manifold nozzle lines must be located so as to be clear of exit air pressure from manifold burst panel.

All flexible fuel pressure lines, with the exception of the hat nozzle lines, must be pressure tested and labeled. All testing must be hydrostatic for minimum 30 seconds at 750 psi (51.8 bars). See General Regulations 1.10. Label must indicate date, PSI, and tester I.D. Labeling must be impervious to nitromethane and brake clean.

See General Regulations 1.6.

1.5 OIL LINES

All flexible-pressure oil lines, excluding return lines and any line 30psi (2.1 bars) or lower in pressure, must use a factory-cripped connection and be pressure tested and labeled. All testing must be hydrostatic for minimum 30 seconds 750 psi (51.8 bars). Label must indicate date, PSI and tester I.D. Labeling must be impervious to nitromethane and brake clean. Otherwise hard line mandatory.

When the oil filter and/or dry sump tank is mounted separate from the engine, oil lines must have a minimum 1-inch (25.4 mm) free travel.

1.6 OIL RETENTION DEVICE

Engine oil-retention pan mandatory. Minimum material, .050-inch (1.27 mm) aluminum or .040-inch (1.0 mm) carbon fiber/Kevlar. Pan must extend forward a minimum of 1 inch (25.4 mm) from the front face of the lower pulley and may not extend rearward past the crossmember under the pinion flange. Pan may be no wider than outside edge of the bottom framrails and must extend to the top of the upper framrails. Pan must be either a one-piece design or constructed as to be sealed as a retention device to retain oil. Must have minimum 4-inch-high (101.6 mm) bulkheads for oil retention during acceleration and deceleration. Front bulkhead must be forward a minimum 1 inch (25.4 mm) of the lower blower pulley, and rear bulkhead must be behind the rear of the bellhousing. Bulkheads must be «coved» toward oil pan to assist oil in staying within the confines of the bulkheads.

1.7 FORCED INDUCTION

Restricted to Roots-type supercharger, rotor helix angle not to exceed that of standard 71-series General Motors (GM) type rotor. Turbocharger and/or centrifugal supercharger prohibited. Maximum size: 14-71, 22 1/4-inch (56.5 cm) case length, 11 1/4-inch (28.6 cm) case width, 19-inch (48.3 cm) rotor length; maximum rotor diameter: 5.840 inches (14.83 cm) including fixed stripping.

carter doit être d'une pièce avec couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière ; le rotor doit être contenu dans un carter d'une seule pièce.

La profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement est de 1 pouce (25,4 mm), mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité. Compresseurs à vitesse variable interdits. Système de retenue du compresseur conforme à la Spéc. SFI 14.3 obligatoire. Les sangles de retenue du compresseur doivent être protégées par un matériau ignifugé. Panneau de protection contre l'explosion du collecteur, conforme à la Spéc. 23.1, obligatoire. Voir Règlement Général 1.10, 1.11.

1.8 COMMANDE DES GAZ

Sur les voitures à moteur arrière, le système de commande des gaz doit être protégé dans le voisinage de l'entraînement du compresseur. Il doit être directement actionné par le pied du pilote, sans aucune intervention d'un système électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. A condition d'échapper au contrôle du pilote, un dispositif mécanique de contrôle des tours du moteur pendant le «burnout», approuvé par la FIA, peut être associé à la commande de l'injection ou des gaz. Voir Règlement Général 1.12.

1.9 COUVRE-CULASSES

Des couvre-culasses en métal coulé ou estampé spécifiquement conçus à cet effet et utilisant tous les trous des boulons de fixation, sont obligatoires. Doivent être acceptés par la FIA. Les couvre-culasses en fibre de carbone/composite sont interdits.

1.10 TUYAUX DE DEGAZAGE

Bac collecteur/système de tubes de mise à l'air libre approuvés par la FIA obligatoires. Les raccords à démontage rapide/par torsion entre les flexibles des tubes de mise à l'air libre et les adaptateurs des tubes de mise à l'air libre des couvre-culasses doivent comprendre un dispositif de verrouillage secondaire, tel qu'un morillon, une goupille de verrouillage à bille, etc. Les bandes adhésives ne constituent pas un dispositif de verrouillage principal ou secondaire satisfaisant. Des colliers de fixation doubles sont exigés aux extrémités de tous les flexibles utilisés dans le circuit de mise à l'air libre, y compris les mises à l'air libre du carter sec. Des flexibles d'un diamètre interne de 1 1/4 de pouce (31,8 mm) minimum sont exigés entre chaque couvre-culasse et les admissions du récupérateur et/ou les longerons, et entre chaque sortie de longeron et les deux admissions du récupérateur. La contenance minimale du/des bac(s) collecteurs est d'un carter de deux gallons (7.56 litres), (c'est-à-dire, au-dessous de la cloison du fond). Les bacs collecteurs doivent comporter des cloisons internes adéquates. La configuration minimale de l'admission du bac collecteur est de deux tubes d'un diamètre interne de 1 1/8 pouce (28,6 mm) (ou de taille équivalente). La configuration minimale de la sortie/décharge du bac collecteur est de deux ouvertures d'un diamètre interne de 1 1/8 pouce (28,6 mm) (ou de taille équivalente). Voir Règlement Général 1.13.

2 - TRANSMISSION

2.1 EMBRAYAGES, VOLANT MOTEUR, BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR

Volant moteur et embrayage conformes à la Spéc. SFI 1.3 et blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.2, obligatoires. Profondeur maximale du blindage du volant moteur : 9,4 pouces (23,9 cm) (à l'intérieur). Six disques d'embrayage autorisés au maximum. L'utilisation de volants moteur en aluminium est interdite. Filtre de sortie d'air de l'embrayage obligatoire. Voir Règlement Général 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 et Spéc. SFI 2.3K pour lignes directrices complètes concernant la plaque moteur et la cloche d'embrayage.

2.2 ARBRE DE TRANSMISSION

Dispositif anti-explosion obligatoire. Voir Règlement Général 2.1.

2.3 PONT ARRIERE

Rapport final limité à 3.20:1 uniquement ; ne peut être ni supérieur ni inférieur. Essieu accessoire entièrement flottant ou rigide obligatoire. Contrôle périodique Magnaflex des essieux recommandé. Couple conique séparé de l'axe des roues ou pont de style "pumpkin" interdits. Voir Règlement Général 2.11.

The case must be one piece with removable front and rear bearing end plates; rotor must be contained within one-piece case. Inlet/outlet cavity restricted to maximum 1 inch (25.4 mm), measuring from face of bearing plate to the back of the cavity. Variable multi-speed supercharger devices prohibited. Supercharger restraint system meeting SFI Spec 14.3 mandatory. Supercharger restraint straps must be covered with a fire-resistant material. Manifold burst panels meeting SFI Spec 23.1 mandatory. See General Regulations 1.10, 1.11.

1.8 THROTTLE

Throttle actuating method on rear-engine cars must be protected where it passes blower-drive section. Throttle control must be manually operated by driver's foot: electronics, pneumatics, hydraulics or any other device may in no way affect the throttle operation. An FIA-accepted mechanical device for controlling engine RPM's during burnouts may be attached to the injector or throttle linkage but may not be driver controlled. See General Regulations 1.12.

1.9 VALVE COVERS

Cast or fabricated metal valve covers, specifically designed for this application, mandatory. All attachment bolt holes must be used. Must be FIA-accepted. Carbon fiber/composite valve covers prohibited.

1.10 VENT TUBES, BREATHERS

FIA-accepted catch can/vent tube system mandatory. Twist-on/quick disconnect fittings between the vent tube hoses and the valve cover vent tube adapters must incorporate a secondary locking device such as a hasp pin, ball lock pin, etc. Tape is not a satisfactory primary or secondary locking device. Double clamps are required on each end of all hoses used in the vent system, including the dry-sump vents. Minimum 1 1/4-inch (31.8 mm) inside diameter hoses are required from each valve cover to the catch can inlets and/or framerrails and from each framerail outlet to both catch can inlets. Minimum catch can(s) capacity is an eight quart sump (7.56 litres) (i.e., below the bottom baffle). Catch cans must have adequate internal baffling. Minimum catch can inlet configuration is two 1 1/8-inch (28.6 mm) inside diameter (or equivalent area) tubes. Minimum catch can outlet/discharge configuration is two 1 1/8-inch (28.6 mm) inside diameter openings (or equivalent area). See General Regulations 1.13.

2 - DRIVE TRAIN

2.1 CLUTCH, FLYWHEEL, FLYWHEEL SHIELD

Flywheel and clutch meeting SFI Spec 1.3 and flywheel shield meeting SFI Spec 6.2 mandatory. Maximum depth of flywheel shield: 9.4-inches (23.9 cm) (inside). Maximum six clutch discs permitted. The use of aluminum flywheels is prohibited. Clutch exhaust filter mandatory. Refer to General Regulations 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 and SFI Spec 2.3K for complete motor plate and bellhousing guidelines.

2.2 DRIVELINE

Anti-blowback device mandatory. See General Regulations 2.1.

2.3 REAREND

Rear end gear ratio restricted to 3.20:1 only; may be not lower or higher. Aftermarket full-floating or live axle assembly mandatory. Periodic Magnaflex check of axles recommended. Front loading or "pumpkin" style rear end prohibited. See General Regulations 2.11.

2.4 TRANSMISSION
Inverseur obligatoire, boîtes de vitesses interdites. Voir Règlement Général 9.7.

2.5 BLINDAGE DE TRANSMISSION
 Un blindage d'un seul tenant protégeant toutes les unités de transmission est obligatoire. Il doit être conforme à la Spéc. SFI 4.1. Voir Règlement Général 2.13.

3 - FREINS ET SUSPENSION

3.1 FREINS
 Systèmes de freinage automatiques et/ou secondaires interdits ; le freinage et le desserrage des freins doivent être sous le contrôle direct du pilote ; aucun dispositif électronique, pneumatique ou autre, ne pourra affecter ou assister en aucune façon le fonctionnement des freins. Etriers doubles ou plaquettes ovales équivalentes, obligatoires ; deux freins hydrauliques sur les roues arrière au minimum. Si un frein à main est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la carrosserie ou de l'habitacle. Les canalisations de freins doivent être en acier, et protégées dans le voisinage du moteur ou de l'entraînement du compresseur. Voir Règlement Général 3.1.

3.2 DIRECTION
 Volant à démontage rapide disponible dans le commerce conforme à la Spéc. 42.1, obligatoire. Un dispositif doit être utilisé pour empêcher un arbre de direction long de blesser le pilote en cas de choc frontal. Voir Règlement Général 3.3.

3.3 SUSPENSION
 Suspensions avant et arrière interdites. Axes de roues avant en acier obligatoires. Acier 4130 minimum. Tous les autres matériaux interdits. Voir Règlement Général 3.4.

3.4 BARRES «WHEELIE»
Obligatoires, doivent être fonctionnelles. Les roues doivent être non métalliques. Voir Règlement Général 3.6.

4 - CHASSIS

4.1 LEST
 Autorisé. Doit être attaché par au moins deux fixations d'un diamètre de 3/8 de pouce (9,5 mm), de Grade 8. Voir Règlement Général 4.2.

4.2 PROTECTION DU CASQUE / DEFLECTEUR
Tous les véhicules en Top Fuel doivent avoir une protection arrière de la cage de sécurité. **Une protection en une, deux ou trois parties est acceptable.** Cette protection doit être fabriquée au minimum en titane ASTM-B-265 de Grade 2 de 0,080 pouce (2 mm) ou en acier 4130 de 0,090 pouce (2,3 mm) et sa forme doit pouvoir s'adapter à la cage de sécurité. Elle doit être fixée à chacun des longerons par au moins trois boulons de Grade 8 de 5/16 de pouce (7,9 mm) par côté et des bossages. **La tête des boulons doit être de type hexagonal d'1/2 pouce (12,7 mm). Des pattes avec boulon et écrou, lorsque l'écrou est soudé à la patte, peuvent être utilisées en remplacement des bossages.**

Les protections de casque acceptées par la FIA doivent être en une partie, en deux parties (chaque partie chevauchant l'autre), ou en trois parties, avec deux protections latérales et la section centrale.

Toutes les protections doivent entourer complètement les supports arrière et l'arceau secondaire de la cage de sécurité sur les côtés et au sommet ; vue depuis l'arrière, la protection doit couvrir toute la structure visible de la cage de sécurité. A la base, toute la protection doit s'étendre complètement vers l'axe de l'arceau d'épaule. Au sommet et sur les côtés, toute la protection doit s'étendre entièrement vers l'avant au moins jusqu'à l'axe des barres latérales.

Lorsque la protection est en deux parties, les composants doivent se chevaucher sur au moins 3/4 de pouce (19 mm) par côté. Sur une protection en trois parties, la section centrale/arrière de la protection peut s'écarter de/derrière les pièces latérales de 3/4 de pouce (19 mm) au maximum en tout point et doit chevaucher chaque côté d'au moins 1 pouce 1/2 (38 mm). Les protections latérales doivent s'étendre vers l'axe des arceaux arrière.

La protection doit être installée dans l'alignement ou dans la

2.4 TRANSMISSION
Reverser mandatory. Transmissions prohibited. See General Regulations 9.7.

2.5 TRANSMISSION SHIELD
 A one-piece ballistic shield covering all units mandatory. Must meet SFI Spec 4.1. See General Regulations 2.13.

3 - BRAKES & SUSPENSION

3.1 BRAKES
 Automated and/or secondary braking systems prohibited; application and release of brakes must be a direct function of the driver; electronics, pneumatics or any other device may in no way affect or assist brake operation. Dual spots or equivalent oval pucks mandatory; minimum two rear-wheel hydraulic brakes. Hand brake, if used, must be located inside body or driver compartment. Steel brake lines mandatory. Brake lines passing engine or blower drive must be shielded. See General Regulations 3.1.

3.2 STEERING
 Commercially available quick-disconnect steering wheel meeting SFI Spec 42.1 mandatory. A device must be used to prevent a long steering shaft from injuring driver in case of frontal impact. See General Regulations 3.3.

3.3 SUSPENSION
 Front and rear suspension prohibited. Steel front spindle mandatory. Minimum 4130 steel. All other materials prohibited. See General Regulations 3.4.

3.4 WHEELIE BARS
Mandatory; must be functional. Wheels must be non-metallic. See General Regulations 3.6.

4 - FRAME

4.1 BALLAST
 Permitted. Must be secured with minimum of two 3/8-inch (9.5 mm), Grade 8 fasteners. See General Regulations 4.2.

4.2 HELMET SHROUD / DEFLECTOR PLATE
All vehicles in Top Fuel must have a rear roll cage shroud. **A one-, two-, or three-piece shroud is acceptable.** The shroud must be constructed of minimum .080-inch (2 mm) Grade 2 ASTM-B-265 titanium or .090-inch (2.3 mm) 4130 steel and must be shaped to conform to the roll cage. The shroud must be attached to each of the sidebars with a minimum of three 5/16-inch (7.9 mm) Grade 8 bolts and bosses per side, and to the rear bars with a minimum of two 5/16-inch (7.9 mm) Grade 8 bolts. **Bolt heads must be 1/2-inch (12.7 mm) hex-style head. Tabs with bolt and nut, where the nut is welded to the tab, may be used in replace of the bosses.**

FIA accepted helmet shrouds must be made as a one-piece shroud, a two-piece shroud, where each half must overlap; or a three-piece shroud, that includes two side shields and the center section.

All shrouds must fully encapsulate the rear braces and the secondary roll-cage hoop on the sides and top; when viewed from the rear, the shroud must cover the complete visible roll-cage structure. On the bottom, the entire shroud must extend fully down to the centerline of the shoulder hoop; on the top and sides, the entire shroud must extend fully forward to at least the centerline of the side bars.

When the shroud is fabricated as a two-piece unit, the components must overlap a minimum of 3/4-inch (19 mm) per side. On a three-piece shroud, the center/rear section of the shroud may stand off from/behind the side pieces by no more than 3/4 inches (19 mm) at any point and must overlap each side a minimum of 1 1/2 inches (38 mm). The side shrouds must extend to the centerline of the rear hoops.

The shroud must be installed flush with or be filled/sealed to

continuité des arceaux supérieurs de la cage de sécurité et de l'arceau d'épaule de façon à ce que l'équipement de protection ne puisse pas se coincer par inadvertance entre la protection et les composants de la cage de sécurité.

Une plaque de déflexion d'aluminium 6061 T6 d'au moins 1/8 de pouce (3,2 mm) ou d'1/16 de pouce (1,6 mm) d'acier ou de titane doit être installée entre la cage de sécurité et le moteur ; elle s'étendra d'1 pouce (2,5 cm) au-dessus de la poulie de compresseur supérieure à 1 pouce (2,5 cm) au-dessous de la poulie inférieure et aura une largeur minimale de 10 pouces (25 cm) entre l'arceau d'épaule et le point le plus haut.

Dans toute configuration moteur/pilote fermée, une cloison complète doit être installée pour isoler totalement le pilote du moteur. Fixation minimale pour tout déflecteur : quatre boulons de Grade 8, de 5/16 de pouce (7,9 mm). Voir Règlement Général 4.3.

Toutes les plaques de déflexion doivent être estampillées par le fabricant de la cloison afin de certifier que le matériau approprié a été utilisé. L'estampille doit se trouver dans un endroit pouvant être inspecté facilement.

the upper roll-cage bars and shoulder hoop to the extent that protective equipment cannot inadvertently catch between the shroud and the roll-cage components.

A deflector plate, a minimum 1/8-inch (3.2 mm) 6061 T6 aluminum or 1/16-inch (1.6 mm) steel or titanium, must be installed between roll cage and engine. The deflector plate must extend from 1 inch (2.5 cm) above top blower pulley to 1 inch (2.5 cm) below bottom pulley and be a minimum 10 inches (25 cm) wide from shoulder bar to highest point.

On any enclosed engine/driver configuration a full bulkhead must be installed to completely seal driver from the engine. Minimum attachment for any plate is four 5/16-inch (7.9 mm), Grade 8 bolts. See General Regulations 4.3.

All deflector plates must be stamped by manufacturer of the bulkhead to certify that the proper material was used. The stamp must be in a location for easy inspection.

4.3 GARDE AU SOL

Au minimum 3 pouces (7,6 cm) de l'avant de la voiture à 12 pouces (30,5 cm) derrière l'axe des essieux avant ; 2 pouces (5,1 cm) pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile.

4.3 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (7.6 cm) from front of car to 12-inches (30.5 cm) behind centerline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan.

4.4 PARACHUTE

Double parachute obligatoire. Deux points d'ancrage des suspentes séparés obligatoires. Du point d'ancrage au sac du parachute, les suspentes doivent être recouvertes par du cuir d'1/16 de pouce (1,6 mm) ou par un matériau agréé par la FIA. Deux câbles de déclenchement séparés obligatoires. Voir Règlement Général 4.8.

4.4 PARACHUTES

Dual parachutes mandatory. Two separate shroud line mounting points mandatory. Shroud lines must be covered with 1/16-inch (1.6 mm) thick leather or FIA accepted material from mounting point into the pack. Two separate release cables mandatory. See General Regulations 4.8.

4.5 CAGE DE SECURITE

Le châssis doit porter le nom du constructeur, le numéro de série et la date de construction, et être conforme à la Spéc. SFI 2.3K (voitures à moteur arrière). Dépôts de métal sur le châssis interdits ; peinture autorisée. Le châssis doit être inspecté annuellement par l'ASN et porter une étiquette de série avant de participer à un run. Un capitonnage de la cage de sécurité conforme à la Spéc. SFI 45.1 est obligatoire à tout endroit où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec les éléments de la cage de sécurité. Une sangle ou un dispositif doit empêcher les jambes du pilote de dépasser à l'extérieur du châssis lorsqu'elles ne sont pas surmontées par une barre transversale. Tout câblage doit passer à l'extérieur des longerons ; le passage de canalisations hydrauliques ou pneumatiques et de câbles à l'intérieur du châssis est acceptable. La pressurisation des longerons au lieu de bonbonnes d'air est interdite.

4.5 ROLL CAGE

Chassis must have manufacturer's name, serial number and date of manufacture. Chassis must meet SFI Spec 2.3K (rear-engine cars). Plating of chassis prohibited; painting permitted. Chassis must be inspected yearly by ASN and have serialized sticker affixed to frame before participation. Roll cage padding meeting SFI spec 45.1 mandatory anywhere driver's helmet may come in contact with roll cage components. Cars without crossmember above driver's legs must have a strap or device to prevent legs from protruding outside chassis. All wiring must be external of the frame rails; the routing of cables, hydraulic or pneumatic lines inside the chassis is permitted. Pressurization of frame rails in lieu of air bottles is prohibited.

4.6 PATINS

Des patins montés sur la plaque moteur ou le châssis sont obligatoires. Ils doivent avoir au moins 3 pouces carrés (19,4 cm²) dans la zone de contact, être situés au-dessous du bas du carter d'huile, et être conçus pour entrer en contact avec le sol avant le longeron. Ces patins ne peuvent être remplacés par des roues.

4.6 SKID PLATES

Skid plates attached to motor plate or frame mandatory. Must be at least 3-square inches (19.4 cm²) in contact area, located below the bottom of the oil pan, and designed to come in contact with the ground before the frame rail. Wheels are not permitted in lieu of skid plates.

4.7 EMPATTEMENT ET LARGEUR DE LA VOIE AVANT

Minimum : 180 pouces (4,572 m) ; maximum : 300 pouces (7,620 m) sur le côté long. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 2 pouces (5,1 cm). Largeur minimale de la voie avant : 26 pouces (66,040 cm).

4.7 WHEELBASE & FRONT TREAD WIDTH

Minimum: 180-inches (4.572 m). Maximum: 300-inches (7.620 m) on long side. Maximum wheelbase variation from left to right: 2-inches (5.1 cm). Minimum front tread width 26-inches (66.0 cm).

5 - PNEUS ET ROUES

5.1 PNEUS

Les pneus seront des pneus d'automobile du type représenté par le fabricant pour «Top Fuel». Pneu arrière : au maximum 18,5 pouces (47 cm) de largeur et 118 pouces (299,7 cm) de circonférence. Le logo, le nom du fabricant et les marquages d'identification des pneus doivent être non modifiés et tels que fournis par le fabricant de pneus et visibles sur les quatre pneus en permanence. La taille des pneus doit être réglementaire, une fois qu'ils sont installés et prêts à courir au pressions d'utilisation recommandées par le fabricant.

Tous les pneus effectuant la transmission devront être, ou avoir été, en règle générale disponibles pour tous les concurrents.

5 - TIRES & WHEELS

5.1 TIRES

Tires to be automotive-type represented by manufacturer for Top Fuel. Maximum rear tire: 18.5-inches (47 cm) wide x 118-inches (299.7 cm) circumference. Manufacturer name, logo, and tire identification markings must be unaltered and as provided by tire manufacturer, and visible on all four tires at all times. Tires are to meet size requirements when installed and ready to run at manufacturer's recommended operating pressures.

All drive tires must either be, or have been, generally available to all competitors. Tires that are currently being provided by

Les pneus qui sont fournis par le manufacturier, le représentant du manufacturier ou une autre entité commerciale devront être disponibles pour tous les concurrents dans cette catégorie. Voir Règlement Général 5.1.

the manufacturer, the manufacturer's representative, or other commercial entity must be available to all competitors within that category. See General Regulations 5.1.

5.2 ROUES

Roues avant conformes à la Spéc. SFI 15.2 obligatoires. Roues arrière à anneau de retenue de **16 pouces** conformes à la Spéc. 15.3 obligatoires ; **taïon interne d'au minimum 14 pouces 3/4 (± 1/8 de pouce) (375 ± 3 mm)**. Roues fils interdites. Disque ou couverture interdits sur la roue arrière. Les roues doivent se conformer aux exigences émises par les fabricants de pneus qui leur sont applicables. Diamètre minimal des roues avant : 17 pouces. Modifications et/ou allègements, sauf si effectués par le fabricant, interdits. Boulons de roues en titane interdits.

5.2 WHEELS

Front wheels meeting SFI Spec 15.2, mandatory. Beadlock **16-inch** rear wheels meeting SFI spec 15.3 mandatory; **inner bead minimum 14 3/4 inches (± 1/8-inch) (375 ± 3 mm)**. Wire wheels prohibited. Rear-wheel discs or covers prohibited. Wheels must conform to applicable Tire Manufacturer requirements. Minimum diameter on front wheels 17-inches (43.3 cm). Any modifications and/or lightening, unless performed by the manufacturer, prohibited. Titanium wheel studs prohibited.

6 - INTERIEUR

6.1 CAPITONNAGE

En option. Sièges de magnésium interdits.

6 - INTERIOR

6.1 UPHOLSTERY

Optional. Magnesium seats prohibited.

7 - CARROSSERIE

7.1 AILERONS

Dispositif positif (c'est-à-dire, sans glissement) de verrouillage obligatoire pour empêcher tout mouvement. Unités latérales de type canard autorisées à condition d'être solidement montées. Taille minimale de la fixation sur toutes ailes avant, canards, etc. : 0,250 pouce (6,35 mm) ; goupilles de verrouillage à bille interdites. Aucune partie de l'aile ne peut se trouver à moins de 6 pouces (15,2 cm) du pneu.

La surface totale combinée de l'aile arrière, des ailerons canards et des ailerons montés derrière les axes avant est de 1500 pouces carrés (9677 cm²).

7.2 CARROSSERIE

Carrosserie et capot doivent être en métal, en fibre de verre ou en fibre de carbone/Kevlar. L'habitacle, la structure du châssis, les arceaux de sécurité et la carrosserie doivent être conçus pour empêcher le corps et particulièrement les membres du pilote d'entrer en contact avec le revêtement de la piste. Sous-plancher, à l'intérieur de la carrosserie mais indépendant de celle-ci, obligatoire lorsque les jambes du pilote reposent sur la plaque inférieure ou le châssis. Le porte-à-faux avant ne dépassera pas 30 pouces (76,200 cm), mesurés entre l'axe avant et le point le plus en avant de la voiture.

Les effets de sol, quels qu'ils soient, sont interdits. Les effets de sol comprennent, entre autres, les jupes de marchepieds, les plaques inférieures, les tôles en métal façonnées sous la carrosserie et formant un "tunnel" pour le passage d'air, etc. Les plaques de déflexion d'air placées derrière l'habitacle ne doivent pas dépasser 17 pouces (43,18 cm) sur 17 pouces (43,18 cm). Les avancées, les carénages ou les arrondis d'angles etc. sont interdits. Une lèvre de renfort de 1,25 pouce (3,175 cm) maximum est autorisée. Les bavettes peuvent être placées devant ou derrière les tubes entre culasse et collecteur d'échappement.

7.3 CARENAGES DE ROUE AVANT

Interdits.

7.4 PARE-BRISE

Obligatoire. Voir Règlement Général 7.7.

7.5 AILES ET SUPPORTS

Les supports de l'aile arrière doivent être conformes à la Spéc. SFI 2.3K. La configuration d'aile est limitée à une seule aile, avec trois éléments, **et doit être acceptée par la FIA pour les compétitions**. La surface totale combinée de l'aile arrière (total de tous les étages et/ou éléments), est limitée à un minimum de **1450 pouces carrés et un maximum de 1 500 pouces carrés (96,8 dm²)**. Le côté arrière de l'aile ne pourra s'étendre de plus de 50 pouces (1,270 m) en arrière de l'axe des essieux arrière. La hauteur maximale de toute aile, mesurée verticalement du côté arrière au sol, est de 90 pouces (2,286 m). Les points d'ancrage des entretoises ne peuvent se trouver en avant de la plaque moteur. La distance entre les points d'ancrage principaux et les points d'ancrage secondaires sera de 30 pouces (76,200 cm) minimum. Aucune partie de l'aile ou des supports d'aile ne peut être fixée à un élément quelconque du moteur, de la cloche d'embranchage ou de la transmission. Principale entretoise aux fixations du châssis, 7/16 de pouce (11,1 mm), Grade 5 min. ;

7 - BODY

7.1 AIRFOIL

Positive-locking device to prevent movement mandatory. Side-mounted canard-type units permitted, securely mounted. Minimum fastener size on all front wings, canards, etc. is .250-inch (6.35 mm); ball lock pins prohibited. No part of wing to be within 6-inches (15.2 cm) of tire.

Combined total area of all wings, canards, and airfoils mounted behind the front spindles is 1,500 square inches (9677 cm²).

7.2 BODY

Body and cowl must be metal, fiberglass or carbon fiber/Kevlar. Driver compartment, frame structure, roll bars and body must be designed to prevent driver's body or limbs from contact with track surface. Sub-flooring, inside but independent of body, mandatory where driver's legs rest on bellypan or chassis. Front overhang not to exceed 30-inches (76.2 cm), measured from centerline of front spindle to forwardmost point of car.

Ground effects of any description prohibited. Ground effects include but are not limited to rocker skirts, belly pans, sheet-metal work under the body that produces a "tunnel" for the passage of air, etc. Air deflector plates located behind the cockpit restricted to a maximum of 17 inches (43.18 cm) by 17 inches (43.18 cm). Leading edges, fairing in or rounding off corners, etc. prohibited. Maximum 1.25 inch (3.175 cm) lip for stiffening permitted. Mud flap may be located in front of or behind exhaust headers.

7.3 FRONT-WHEEL FAIRINGS

Prohibited.

7.4 WINDSCREEN

Mandatory. See General Regulations 7.7.

7.5 WINGS & SUPPORTS

Rear wing supports must meet SFI Spec 2.3K. Wing configuration limited to one only, with three elements, and **must be FIA-accepted for competition**. Combined total area of rear wing (total of all stages and/or elements) is **restricted to a minimum 1,450 square inches and a maximum of 1500-square inches (96.8 dm²)**. Trailing edge of wing may not extend more than 50-inches (1.270 m) behind center line of rear axle. Maximum height of any wing as measured vertically from the trailing edge of wing to ground is 90-inches (2.286 m). Strut mounting points may not be forward of motor plate. Distance from main to secondary mounting points to be 30-inch (76.2 cm) minimum. No part of the wing or wing supports may attach to any engine, bellhousing or transmission components. Main strut to chassis fasteners 7/16-inch (11.1 mm), grade 5 minimum; adjusting rod fasteners 5/16-inch (7.9 mm), grade 5 minimum; all other wing fasteners 3/8-inch (9.5 mm), grade 5 minimum. Ball-lock pins prohibited for attachment. Any adjustment or movement

fixations des biellettes de réglage, 5/16 de pouce (7,9 mm), Grade 5 min. ; toutes les autres fixations d'ailes, 3/8 de pouce (9,5 mm), Grade 5 min. Goupilles de verrouillage à bille interdites pour la fixation. Tout réglage ou mouvement pendant un run est interdit. Les plaques de garde doivent être plates, verticales et leurs surfaces intérieures et extérieures doivent être parallèles. Epaisseur maximale : 3/8 pouce (9,5 mm). Un retour sur le bord de fuite de ¼ pouce (6,35 mm) maximum est autorisé sur le bord arrière seulement. Devront être plates/droites et ne pas dépasser 31 pouces (787 mm) en longueur. Toute autre sorte de lèvres est interdite. Les plaques de garde doivent être attachées à l'aile ou à l'aileron à angle droit ; arrondi au niveau de la jonction interdit. La longueur et la largeur de la plaque de garde sont facultatives, à condition que la plaque de garde reste dans les limites d'un cube de 22 pouces (55,88 cm) sur 22 pouces (55,88 cm). Largeur maximale des/ de l'élément(s) de l'aileron avant : 63 pouces (160 cm) au total. Largeur totale de l'aileron avant, plaques de garde comprises : 66,5 pouces (169 cm) au maximum. Déport maximal de 1 pouce (2,54 cm) par rapport à l'axe du véhicule. Largeur maximale des éléments de l'aile avant : 63 pouces (160 cm) au total. Déport maximal de 1 pouce (2,54 cm) par rapport à l'axe du véhicule. Tous les principaux éléments des ailes de Top Fuel doivent être placés selon un angle de 2 degrés ($\pm ¼$ degrés). L'élément supérieur doit être placé dans le trou central, aucune modification des plaques latérales n'étant autorisée.

during run prohibited.

Spill plates must be flat, vertical and inner and outer surfaces must be parallel. Maximum thickness 3/8-inch (9.5 mm). Maximum ¼-inch (6.35 mm) wicker permitted on trailing edge only. Must be flat/straight, not to exceed 31 inches (787 mm) in length. Lips of any other kind prohibited. Spill plate must attach to wing or airfoil at right angle, radius at joint prohibited. Length and width of spill plate optional, provided spill plate fits within the confines of a 22-inch (55.88 cm) by 22-inch (55.88 cm) square box.

Front wing element(s) maximum width 63-inches (160 cm) total. Total width of front wing, including spill plates, maximum 66.5-inches (169 cm). Maximum 1-inch (2.54 cm) offset from vehicle centerline.

All Top Fuel wing main elements must be positioned with a 2-degree angle ($\pm ¼$ degree variance). The top element must be positioned in the center hole with no changes to the sideplates allowed.

8 - SYSTEME ELECTRIQUE

8.1 ELEMENTS ELECTRIQUES

Les composants électriques et électroniques sont exclusivement limités aux systèmes d'allumage, aux enregistreurs de données, aux jauges ou indicateurs électriques, aux composants de l'extincteur d'incendie automatique, aux minuteries pour le carburant et pour l'embrayage, et au système de coupure du moteur automatique.

8.2 ALLUMAGE

En compétition, chaque voiture doit être équipée d'un interrupteur marche/arrêt positif (sans glissement) capable de couper tout le système d'allumage, en bon état de fonctionnement et situé à la portée du pilote.

8.3 SYSTEME D'ALLUMAGE

L'utilisation de systèmes et/ou de composants d'allumage est limitée à ceux qui ont été approuvés par la FIA pour les compétitions. L'utilisation de composants d'allumage est limitée aux produits MSD suivants : bobine 44 ampères (pièce n° 8142) ; allumeur (8145) ; allumeur avec limiteur de régime (8147) ; sélecteur de module Six Shooter (8158) ; retardateur temporisé (8168) ; et Programmable Pro Mag Timing Multi Step Retard (8971), Pro Mag Digital Retard Control (pièce n° 8971) et Graphic Editor (pièce n° 7570).

Tout système et/ou composant d'allumage, autres que ceux indiqués, doivent être acceptés par la FIA avant d'être utilisés. Toute autre fixation interdite. Les systèmes et/ou composants d'allumage doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire. Maximum deux bougies par cylindre.

8.4 MAGNETOS

Deux magnétos maximum, ne dépassant pas 44 ampères par magnéto. Les magnétos sont limités aux modèles suivants : MSD Pro Mag Systems, 12 ou 20 ampères, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160 ; MSD Pro Mag Systems, 44 ampères, 8130, 8140.

9 - GROUPE DE SOUTIEN

9.1 ORDINATEUR/ENREGISTREURS DE DONNEES

Voir Règlement Général 9.1, 9.2.

9.2 SYSTEME D'EXTINCTION D'INCENDIE

Système d'extinction d'incendie conforme à la Spéc. SFI 17.1 obligatoire lorsque le pilote est assis derrière le moteur et sur les voitures à moteur arrière avec un habitacle fermé. 5 livres (2,3 kg) minimum. Voir Règlement Général 9.3.

9.3 VEHICULES DE REMORQUAGE

Autorisés. Voir Règlement Général 9.9.

8 - ELECTRICAL

8.1 ELECTRICAL COMPONENTS

Electrical and electronic components are restricted to ignition systems, data recorders and electrical gauges or indicators, automated fire extinguisher fuel timers, clutch timers, and engine shut-off system components only.

8.2 IGNITION SWITCH

Each car in competition must have a positive on/off switch, capable of de-energizing the entire ignition system, in good working order, located within easy reach of the driver.

8.3 IGNITION SYSTEM

The use of ignition systems and/or components is limited to those that have been FIA-accepted for competition. The use of ignition components is limited to the following MSD products: 44 Amp coil (part no. 8142); Points Box (8145); Points Box with rev limiter (8147); Six Shooter module selector (8158); Timing Retard (8168); and Programmable Pro Mag Timing Multi Step Retard (8971), Pro Mag Digital Retard Control (part no. 8971) and Graphic Editor (part no. 7570).

Any ignition system and/or components other than those specified must be FIA-accepted prior to usage. Any other attachment prohibited. Ignition systems and/or components must be utilized in an unaltered manner consistent with the manufacturer's installation and instruction books unless otherwise approved. Maximum two spark plugs per cylinder.

8.4 MAGNETOS

Maximum two magnetos, not to exceed 44 amps per magneto. Magnetos limited to the following models: MSD Pro Mag Systems, 12 or 20 amp, 8109, 8139, 8149, 7908, 7910, 7915, 7916, 8150, 8160; MSD Pro Mag Systems, 44 amp, 8130, 8140.

9 - SUPPORT GROUP

9.1 COMPUTER/DATA RECORDERS

See General Regulations 9.1, 9.2.

9.2 FIRE EXTINGUISHER SYSTEM

Fire extinguisher system meeting SFI Spec 17.1 mandatory when driver sits behind engine and on rear-engine cars with an enclosed cockpit. Minimum: 5-pound (2.3 kg). See General Regulations 9.3.

9.3 TOW VEHICLES

Permitted. See General Regulations 9.9.

9.4 WARMUPS

Un véhicule démarrant dans la Zone des Stands doit occuper exactement l'espace prévu. Aucune partie du pneu arrière ne peut dépasser l'arrière de la remorque. Si un véhicule coupe dans les stands un espace en bout de rangée, ou s'il n'est pas complètement protégé par la remorque voisine, il est obligatoire que lorsque son moteur tourne, un camion ou une voiture de remorquage soit garé à son côté. Les véhicules doivent avoir une butée de pédale qui limite l'ouverture du papillon des gaz jusqu'à 3/4 maximum de son ouverture totale. Dispositifs pneumatiques pour la commandes des gaz interdits. Les chandelles de levage doivent fournir une garde au sol de 7 pouces (17,8 cm) minimum. Voir Règlement Général 9.4, 9.12.

10 - PILOTE

(SE REPORTER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)

10.1 SYSTEME DE RETENUE DES BRAS

Obligatoire. Voir Règlement Général 10.3.

10.2 PAPIERS

Licence Internationale de la FIA en cours de validité obligatoire. Voir Règlement Général 10.4.

10.3 SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE

Système de retenue du pilote de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1 obligatoire. Toutes les ceintures doivent être recouvertes d'une gaine résistant au feu. Le système de retenue doit être révisé tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Voir Règlement Général 10.5.

10.4 CASQUE

Voir Règlement Général 10.7

10.5 MINERVE

Minerve complète sur 360 degrés conforme à la Spéc. SFI 3.3, obligatoire. Voir Règlement Général 10.8.

10.6 VETEMENTS DE PROTECTION

Combinaison de pilote conforme à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants 3.3/15, bottes/chaussures 3.3/5 et cagoule 3.3, obligatoires. Les vêtements répondant à la Spéc. SFI 3.2A/15 doivent être renvoyés au fabricant pour faire l'objet d'une nouvelle certification tous les cinq ans après la date de fabrication. Une cagoule n'est pas obligatoire lorsque le casque est fabriqué avec une «jupe» portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 3.3. Voir Règlement Général 10.10.

9.4 WARMUPS

When starting a vehicle in the Pit Area, vehicle must be fully within the assigned space. No part of the rear tire may extend past the end of trailer. When occupying an «end spot» pit space, or if the neighboring trailer does not completely shield your vehicle, it is mandatory to park a tow truck/car along side the vehicle while engine is running. Vehicle must have a pedal stop which limits the throttle opening to a maximum of 3/4 of wide-open-throttle. Pneumatic throttle devices prohibited. Jackstand devices must provide a minimum ground clearance of 7-inches (17.8 cm). See General Regulations 9.4, 9.12.

10 - DRIVER

(ALSO, REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)

10.1 ARM RESTRAINTS

Mandatory. See General Regulations 10.3.

10.2 CREDENTIALS

Valid FIA International License mandatory. See General Regulations 10.4.

10.3 DRIVER RESTRAINT SYSTEM

Three-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 mandatory. All belts must be covered with a fire-resistant covering. Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See General Regulations 10.5.

10.4 HELMET

See General Regulations 10.7.

10.5 NECK COLLAR

Full 360-degree neck collar meeting SFI Spec 3.3 mandatory. See General Regulations 10.8.

10.6 PROTECTIVE CLOTHING

Driver's suit meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves 3.3/15, boots/shoes 3.3/5, and head sock 3.3 mandatory. SFI 3.2A/15 items must be returned to manufacturer for re-certification at 5 year intervals from date of manufacture. A head sock is not mandatory when helmet is manufactured with a skirt labeled as meeting SFI Spec 3.3. See General Regulations 10.10.

SECTION 8

REGLEMENT GENERAL

Chaque voiture, quelle que soit sa classe ou sa catégorie, doit subir avec succès les contrôles effectués par un commissaire technique qualifié avant d'être autorisée à effectuer un run d'essai ou à participer à toute épreuve se déroulant dans le cadre d'installations agréées par la FIA (ceci incluant les tests privés).

Tout au long de la présente Annexe, il est souvent fait référence à certaines spécifications que doivent respecter des produits donnés (par ex. FIA, SFI, SNELL, DOT, etc.). Il est important de se souvenir que ces produits ont été fabriqués conformément à certaines spécifications, et qu'une fois terminés le fabricant y appose une étiquette indiquant leur conformité aux dites spécifications. En conséquence, et sauf mention contraire dans les spécifications SFI ou FIA, toute modification du produit annule cette certification ; un produit certifié ne peut en aucun cas être modifié ou différer en aucune façon de sa condition de fabrication d'origine ; cela constituerait une violation de la réglementation de la FIA, de la SFI, de la SNELL, du DOT, etc., annulerait la certification et ne serait donc pas accepté par la FIA.

1 - MOTEUR

1.1 SYSTEME DE REFRROIDISSEMENT

Tout système de refroidissement/radiateur utilisé doit être installé à l'emplacement prévu en série pour le type de carrosserie utilisé. Sur les Dragsters à moteur avant, il doit être installé devant le

SECTION 8

GENERAL REGULATIONS

Each car, regardless of class or category, must complete and satisfactorily pass inspection of a qualified scrutineer before being permitted to make a trial run or participate in any event conducted at an FIA licensed facility. (This includes private test sessions.)

Throughout this Appendix, a number of references are made for particular products to meet certain specifications (i.e.: FIA, SFI, SNELL, DOT, etc.). It is important to realize that these products are manufactured to meet certain specifications, and upon completion, that manufacturer labels his product as meeting that spec. Therefore, except as outlined under SFI or FIA requirements, any change to the product voids that certification; under no circumstances may any certified product be modified, altered or in any way vary from the as-manufactured condition; such a practice is in violation of the FIA, SFI, SNELL, DOT, etc., program and in so doing voids such certification and will not be accepted by FIA.

1 - ENGINE

1.1 COOLING SYSTEM

All cooling systems/radiators must be installed in the stock location for body style used. Front engine Dragsters must have system installed in front of engine. Rear engine dragsters with

moteur. Sur les Dragsters à moteur arrière dont le radiateur est monté à l'avant du moteur, un déflecteur devra être installé d'un longeron à l'autre et jusqu'au sommet de la cage de sécurité. La portion située au-dessus du longeron supérieur pourra être de la largeur des arceaux arrière de la cage de sécurité. Voir le point 4.3, DEFLECTEUR.

1.2 MOTEUR

Seuls des moteurs d'automobiles peuvent être utilisés dans les diverses classes, sauf mention contraire dans les Règlements de Classe. Les concurrents des classes poids/cylindrée doivent déclarer la cylindrée du moteur utilisé ; la cylindrée déclarée ne peut en aucun cas dépasser la cylindrée réelle de plus de 5 pouces cube (81,9 cm³). Aucune augmentation de l'alésage n'est autorisée ; les pouces cubes sont arrondis au pouce cube (ou au cm³) supérieur (par ex. 301,2 = 302). Si la cylindrée du moteur est modifiée pendant une course, le concurrent doit le signaler au commissaire technique de la FIA avant de tenter d'effectuer un run. L'axe de vilebrequin ne doit pas se trouver à plus de 24 pouces (61,0 cm) du sol quelle que soit la classe, sauf pour les camions. Hauteur maximale : 36 pouces (91,5 cm) pour les camions effectuant un run en 12 secondes et plus ; 31 pouces (78,8 cm) pour les camions effectuant un run entre 10,00 et 11,99 ; et 24 pouces (61,0 cm) pour les camions effectuant un run en 9,99 secondes et moins. Le moteur doit être fixé au châssis par au moins deux boulons de Grade 5 (ou Classe 8.8), de 3/8 de pouce (9,525 mm).

La commande des soupapes doit incorporer des ressorts d'automobile de conception conventionnelle ; l'utilisation d'une commande de soupapes de type pneumatique est interdite dans toutes les classes.

Dans toutes les classes, à l'exception des voitures ET de plus de 10,99 secondes (*6,99), un arbre d'équilibrage conforme à la Spéc. SFI 18.1 ou un moyeu métallique massif est obligatoire. Sur toutes les voitures équipées à l'avant d'un arbre d'équilibrage assemblé par pression, celui-ci doit être installé de manière à éviter sa perte accidentelle (c'est-à-dire percé et boulonné). Paliers en céramique interdits pour toutes les catégories de la FIA.

1.3 ECHAPPEMENT

Toutes les voitures doivent être équipées de collecteurs, de tuyaux d'échappement ou de souches d'échappement installés de manière à évacuer les gaz d'échappement hors de la carrosserie vers l'arrière de la voiture, loin du pilote et du réservoir de carburant. Les souches d'échappement doivent être équipées d'une bride de fixation métallique qui en évite la perte pendant la course. Si des silencieux sont utilisés, ils doivent être solidement fixés au système d'échappement et à la carrosserie ou au châssis de la voiture. L'utilisation de tuyaux souples est interdite dans toutes les catégories.

Fidèle à ses efforts pour que les courses de dragsters restent un sport et un loisir reconnus, la FIA expérimente actuellement des silencieux d'échappement, et elle pourra le moment venu exiger l'utilisation de matériels de ce type dans certaines zones où l'environnement est protégé.

La FIA a notamment pour mission de préserver le droit de courir. Dans de nombreuses communautés, le droit de courir est subordonné à la réduction du bruit et au respect des lois, ordonnances, réglementations ou accords en matière de bruit local et de silencieux. Par conséquent, tous les concurrents doivent se conformer aux règles relatives aux silencieux et applicables à leur classe dans le Règlement ainsi qu'à toutes les exigences en matière de réduction du bruit (y compris les silencieux) imposées pour toute piste membre sur laquelle ils courent. Les ASN ont le pouvoir d'imposer des règles ayant trait aux silencieux et des réglementations en matière de bruit outre celles requises par le Règlement FIA.

1.4 PARE-ETINCELLES

La prise d'air du carburateur ne doit pas être directement exposée. En l'absence de capot, le carburateur doit être équipé d'un pare-étincelles ou d'une prise d'air carénée qui couvre ses faces supérieure, arrière et latérales et empêche le carburant d'être entraîné par aspiration ou d'être projeté au visage du pilote. De plus, sur toute voiture conduite (non remorquée) dans les stands et équipée de prises d'air non protégées par un capot ou un carénage, une grille doit être installée sur ces prises d'air ouvertes pour empêcher la pénétration de tout objet.

radiator mounted in front of engine must install a deflector from frame rail to frame rail and to the top of the roll cage. Portion above top rail may be width of rear roll cage bars. See 4.3 DEFLECTOR PLATE

1.2 ENGINE

Classes limited to automotive engines only unless otherwise stated under Class Requirements. Contestants in weight-to-cubic-inch (weight to cubic centimeter) classes must claim cubic inch (cubic centimeter) displacement of engine used; under no circumstances may claimed displacement exceed actual displacement by more than five cubic inches (81.9 cm³). No allowance for overbore; any part of a cubic inch (cubic centimeter) is rounded off to the next highest inch (i.e.: 301.2 = 302). If engine size is changed during a race, competitor must report to FIA scrutineer before a run is attempted. Crankshaft centerline must not exceed 24-inches (61.0 cm) from ground in any class; except trucks. Maximum height 36 inches (91.5 cm) for trucks running 12.00 and slower; 31 inches (78.8 cm) for trucks running 10.00 to 11.99; and 24 inches (61.0 cm) for trucks 9.99 seconds and quicker. Engine must be mounted to frame by a minimum of two 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 5 (or Class 8.8) bolts.

Valve train must incorporate conventional automotive coil spring design; use of pneumatic-type valve trains are prohibited in all classes.

All classes, except ET cars slower than 10.99 seconds, harmonic balancer meeting SFI spec 18.1 or solid metallic hub mandatory. All cars with pressed-on front harmonic balancers must have such installed to prevent accidental loss (i.e.: drilled and bolted). Ceramic bearings prohibited in all FIA categories.

1.3 EXHAUST

All cars must be equipped with exhaust collectors, headers or stacks installed to direct exhaust out of car body to rear of car, away from driver and fuel tank. Exhaust stacks must have a metal connecting strap to prevent loss of one or more stacks during competition. If mufflers are used, they must be securely attached to exhaust system and car body or frame. Flexible tubing or «flex pipe» prohibited in all categories.

Consistent with its endeavors to maintain drag racing's acceptance as a recognized sport and recreation, FIA is experimenting with exhaust muffling devices and may in time require use of such equipment in certain environmental control areas.

Part of FIA's mission is to preserve the right to race. In many communities, the right to race is contingent upon reducing noise and complying with local noise and muffler laws, ordinances, regulations, or agreements. Therefore, all competitors must comply with any muffler rules applicable to his or her class in the Rulebook, and must comply with any noise-reduction requirements (including mufflers) mandated by any member track at which he or she races. ASNs have the authority to impose muffler rules and noise regulations beyond those required by the FIA Rulebook.

1.4 FLASH SHIELDS

Carburetor inlet must not be openly exposed. In place of hood, carburetors must be equipped with a flash shield or velocity stacks which cover the top, back and sides, preventing fuel from being siphoned into the airstream or blown into driver's face. Additionally, any car that is driven, not towed, through the pits, with open stack(s) not protected by hood or scoop, must have screening installed on open stack(s) to prevent items from entering stack.

1.5 SYSTEMES DE CARBURANT

Emplacement: Tous les réservoirs, canalisations, pompes, etc. de carburant doivent se trouver à l'extérieur de l'habitacle et à l'intérieur du châssis et/ou de la carrosserie en acier. Dans les voitures à carrosserie complète, les réservoirs réfrigérés doivent être montés à 6 pouces (15,2 cm) au minimum en avant de la cloison pare-feu. Les robinets d'alimentation en carburant et les isolateurs de jauge de pression de carburant doivent être montés au minimum à 6 pouces (15,2 cm) en avant du carter/de la cloche du volant moteur. Les canalisations à tresse métallique ne peuvent pas être montées sur la cloison pare-feu.

Réservoirs: Lorsque les Règlements de Classe l'autorisent, les réservoirs de carburant situés à l'extérieur de la carrosserie et/ou du châssis doivent être enfermés dans un cadre en tubes d'acier d'un diamètre extérieur d'1 pouce 1/4 (32 mm) minimum x 0,065 (1,65 mm) de chrome-molybdène ou 0,118 pouce (3,0 mm) de tube d'acier doux. Tous les réservoirs doivent être séparés de l'habitacle par une cloison pare-feu parfaitement étanche qui empêche le carburant de pénétrer dans l'habitacle. Tous les réservoirs de carburant doivent être équipés d'un bouchon de surpression et d'une mise à l'air libre à l'extérieur de la carrosserie. Un bouchon de sécurité à verrouillage positif (c'est-à-dire, sans glissement) est obligatoire sur le réservoir de carburant de toutes les voitures à carrosserie ouverte. Les réservoirs de carburant isolés sont interdits. Si des cellules de carburant sont utilisées, une boîte métallique doit protéger la partie dépassant de la carrosserie ou du plancher du coffre, à l'exclusion de la zone de raccord du flexible à l'arrière. Tous les réservoirs de carburant non métalliques doivent être mis à la masse sur le châssis.

Dessin 3.

Canalisations: Toutes les canalisations de carburant autres que d'origine (y compris les canalisations pour la jauge et/ou l'enregistreur de données) doivent être métalliques, à tresse métallique, ou agréées par la FIA avec renfort tissé. Une longueur totale maximale de 12 pouces (30,5 cm) entre l'avant et l'arrière d'une canalisation ni métallique ni à tresse métallique est autorisée, à des fins de raccordement uniquement; les canalisations individuelles d'injecteur sont interdites. Les canalisations de carburant (à l'exception de celles à tresse métallique) qui se trouvent à proximité du carter/cloche du volant moteur doivent passer dans un tube en acier de 16 pouces (40,6 cm) de longueur, d'une épaisseur de paroi minimale d'1/8 de pouce (3,2 mm) et solidement fixé, servant de protection en cas de rupture de la canalisation de carburant. Les canalisations de carburant passant à proximité des courroies d'entraînement du compresseur doivent obligatoirement être à tresse métallique, d'un type à raccord rapide agréé par la FIA, ou être enfermées dans un tube d'acier. Canalisations de carburant à raccord rapide agréées par la FIA : Aeroquip FC300, FC 332, Aeroquip Star Lite 200, AQP; Earl's Prolite; Gates LOL Plus; Goodridge 710; Russell Twist-Loc 836 et XRP 79; Fragola Performance System Series 8000 Push-Lite Race Hose; Goodridge 536; XRP HS-79; Dayco Imperial Nylo-seal tubing. Contacter la FIA pour les mises à jour. Les canalisations de carburant ne doivent pas passer dans le tunnel de transmission.

Pompes/soupapes: Les voitures équipées de pompes à carburant mécaniques de type autre que d'origine doivent disposer d'un robinet d'arrêt du carburant à fermeture rapide à la portée du pilote et placé sur la canalisation de carburant principale, entre le réservoir de carburant et le carburateur et/ou l'injection. Les dispositifs de recirculation du carburant ne faisant pas partie du système de pompe à carburant normal sont interdits.

Toutes les voitures Pro Stock doivent être équipées d'une soupape de vidange située entre le réservoir de carburant et le/les carburateur(s) ou l'injection de carburant afin de faciliter le prélèvement d'échantillons pour vérifier le carburant.

Carburant/air: Toute méthode ayant pour but de refroidir ou de réchauffer artificiellement le carburant est interdite (à savoir réservoirs réfrigérés, serviettes mouillées, glace, fréon, chiffons mouillés, etc.), sauf mention contraire dans les Règlements de Classe; les réservoirs réfrigérés sont autorisés dans les classes ET de Handicap. Les serviettes mouillées, les chiffons, la glace etc. doivent être retirés avant que le véhicule quitte la zone de présentation. L'air d'admission doit être à température ambiante uniquement; il est interdit de refroidir l'air d'admission ou dans changer les conditions de quelque manière que ce soit.

1.5 FUEL SYSTEMS

Location: All fuel tanks, lines, pumps, valves etc., must be outside of the driver's compartment and within the confines of the frame and/or steel body. Cool cans, in full-bodied cars, must be mounted a minimum of 6-inches (15.2 cm) forward of firewall. Fuel-distribution blocks and fuel-pressure-gauge isolators must be located at least 6-inches (15.2 cm) forward of the flywheel/bellhousing area. Steel braided line; may not be mounted on firewall.

Tanks: When permitted by class regulations, fuel tanks located outside body and/or frame must be enclosed in a steel tube frame constructed of minimum 1 1/4-inch O.D. x .065-inch (31.8 x 1.65 mm) chrome moly or .118-inch (3.0 mm) mild steel tubing. All fuel tanks must be isolated from the driver's compartment by a firewall completely sealed to prevent any fuel from entering the driver's compartment. All fuel tanks must have a pressure cap and be vented outside of body. A positive-locking screw-on fuel tank cap is mandatory on all open-bodied cars. Insulated fuel tanks prohibited. When used, fuel cells must have a metal box protecting the part of the cell which is outside of body lines or trunk floor, excluding hose connection area in rear. All non-metallic fuel cells must be grounded to chassis. Drawing 3

Lines: All non-OEM fuel lines (including gauge and/or data recorder lines) must be metallic, steel-braided or FIA accepted woven or 'woven Pushlock'. A maximum of 12-inches (30.5 cm) total (front to rear) of non-metallic or non-steel braided is permitted for connection purposes only; individual injector nozzle and motorcycle fuel lines are excluded. Fuel lines (except steel braided lines) in flywheel/bellhousing area must be enclosed in a 16-inch (40.6 cm) length of steel tubing, 1/8-inch (3.2 mm) minimum wall thickness, securely mounted as a protection against fuel line rupture. It is mandatory that fuel lines passing supercharger drive belts be steel braided FIA accepted woven pushlock or be enclosed in protective steel tubing. FIA accepted woven pushlock fuel line: Aeroquip FC300, FC332, Aeroquip Star Lite 200, AQP; Earl's Prolite; Gates LOL Plus; Goodridge 710; Russell Twist-Loc 836 and XRP-79; Fragola Performance System Series 8000 Push-Lite Race Hose; Goodridge 536; XRP HS-79; Dayco Imperial Nylo-seal tubing. Contact FIA for updates. Fuel lines must not be routed in the driveshaft tunnel.

Pumps/valves: Cars with non-OEM type mechanical fuel pumps must have a quick-action fuel shut off valve within easy reach of driver and located in main fuel line between the fuel tank and the carburetor and/or injectors. Fuel recirculation systems not part of normal fuel/pump system prohibited.

All Pro Stock cars must be equipped with a drain valve located between the fuel tank and the carburetor(s) or fuel injector to facilitate removal of fuel samples for fuel-check purposes.

Fuel/air: Any method of artificially cooling or heating fuel prohibited (i.e.: cool cans, ice, freon, wet rags, etc.), except as noted in Class Requirements. Cool cans, wet towels, etc. are permitted in ET Handicap classes. Wet towels, rags, ice, etc. must be removed before vehicle leaves staging area. Ambient temperature air only; cooling or otherwise changing the conditions of the intake air prohibited.

Carburants de remplacement : Les conteneurs destinés à des carburants de remplacement doivent être en permanence étiquetés par le fabricant comme appropriés pour le GNC ou le Propane. Le réservoir doit avoir un orifice de mise à l'air libre. Les systèmes de carburant de remplacement doivent incorporer une soupape de surpression conforme aux normes mentionnées dans NFPA 52, ainsi qu'une soupape de coupure manuelle conforme aux normes mentionnées dans NFPA 52 pour les systèmes de véhicules CNG. Le fabricant doit veiller à ce que tous les flexibles/canalisations utilisés pour les carburants de remplacement portent distinctement et en permanence son nom ou sa marque de fabrique, une marque d'identification du service et la pression de conception. Les flexibles ou canalisations en plastique, fonte, galvanisés, en cuivre ou en aluminium sont interdits.

Alternative Fuels: Containers for alternative fuels must be permanently labeled by the manufacturer as suitable for CNG or Propane. Tank must be vented outside of body. Alternative fuel systems must incorporate pressure relief valve meeting standards listed in NFPA 52. Alternative fuel systems must incorporate a manual shut off valve according to standards listed in NFPA52 for CNG vehicular systems. All hoses/lines used for alternative fuels must be permanently and distinctively marked by the manufacturer as to manufacturer name or trademark, service identifier and design pressure. Plastic, cast iron, galvanized, copper or aluminum pipe or hoses prohibited.

1.6 CARBURANT

Essence de course: Dans le cadre de cette Annexe, l'essence est définie exclusivement comme un mélange d'hydrocarbures. Les substances autres que les hydrocarbures qui n'augmentent pas l'énergie spécifique de l'essence sont autorisées dans la mesure où leur volume ne dépasse pas 0,15% et où elles sont mélangées à l'essence par le raffineur ou le fabricant du carburant.

L'essence est un bon isolant électrique ou diélectrique ; son efficacité relative comme isolant est représentée par sa Constante Diélectrique. La C.D. moyenne pour les hydrocarbures, y compris l'essence, est de 2,025. Elle correspond à une valeur «0» sur l'appareil de contrôle du carburant de la FIA (sauf pour le VP SVO-5 : la lecture est +9,0).

Lors des épreuves de la FIA, le carburant est testé et certifié suite aux diverses analyses chimiques jugées appropriées par les commissaires chargés du Contrôle du Carburant. L'essence d'un véhicule peut être testée dans le réservoir avant la compétition.

Méthanol : le méthanol est un liquide clair, incolore, à odeur douce à température ambiante. Le méthanol est vendu dans deux qualités : A et AA. Ces deux qualités sont autorisées dans les compétitions de la FIA, et les concurrents devraient s'assurer que le méthanol qu'ils achètent est conforme aux normes de pureté de la FIA. Les normes de pureté pour chaque qualité sont présentées dans le tableau ci-dessous.

SPECIFICATIONS DU METHANOL PUR

Propriété	Qualité A	Qualité AA
Teneur en méthanol, proportion en poids, min	99,85	99,85
Acétone et aldéhydes, ppm, max	30	30
Acétone, ppm, max	20	
Ethanol, ppm max	10	
Acide (par ex. acide acétique), ppm, max	30	30
Teneur en eau, ppm, max	1500	1000
Masse volumique à 20°C	0,7928	0,7928
Temps de test au permanganate, min	30	30
Odeur	caractéristique	
Plage de distillation à 1010 hPa (760 mm de mercure)	max. 1°C,	incluant 64,4±0,1°C à 760mm Hg
Couleur, test platine-cobalt, mélange	5	5
Aspect	clair-incolore	
Résidu à sec, en g/100 ml	0,001	0,001
Impuretés carbonisables ; couleur, Test platine-cobalt, maximum	30	30

Lors des épreuves de la FIA, le méthanol est testé et certifié suite aux diverses analyses chimiques jugées appropriées par les commissaires chargés du Contrôle du Carburant. Pour être jugé conforme, le méthanol utilisé pour les compétitions de la FIA doit répondre aux normes fédérales américaines de pureté. Tout écart par rapport à ces normes pour cause d'impuretés (au-delà des limites fixées par la réglementation fédérale américaine) dans l'échantillon de carburant entraînera

1.6 FUEL

Racing gasoline: Gasoline is defined for purposes of this Appendix as a mixture of hydrocarbons only. Non-hydrocarbons which do not increase the specific energy of the gasoline are permitted to the extent that they do not exceed 0.15 % by volume and are blended in the gasoline by the refiner or fuel manufacturer.

Gasoline is a good electrical insulator, or dielectric, and its relative effectiveness as an insulator is represented by its Dielectric Constant. The average D.C. for the hydrocarbons which comprise gasoline is 2.025. This is defined as a reading of «0» with the FIA Fuel Check meter (except for the VP SVO-5: reading is +9.0).

Gasoline is tested and certified at FIA events through the application of various chemical analyses as considered appropriate by Fuel Check personnel. Gasoline in a vehicle may be checked before use in competition.

Methanol: Methanol is a clear, colorless liquid with a mild odor at ambient temperatures. Methanol is sold in two grades: A and AA. Either grade is acceptable for use in FIA competition, and racers should ensure that the methanol they purchase meets FIA standards of purity. The purity standards for each grade are shown in the table below.

SPECIFICATIONS FOR PURE METHANOL

Property	Grade A	Grade AA
Methanol content; weight percentage, min	99.85	99.85
Acetone and aldehydes, ppm, max	30	30
Acetone; ppm, max	20	
Ethanol, ppm max	10	
Acid (as acetic acid), ppm, max	30	30
Water content, ppm, max	1500	1000
Specific gravity; 20°C	.7928	.7928
Permanganate time; minutes	30	30
Odor	Characteristic	
Distillation range at 1010 hPa (760 mm Hg)	not more than 1°C,	including 64.4±0.1°C at 760 mm Hg
Color; platinum-cobalt scale, mix	5	5
Appearance	clear-colorless	
Residual on evaporation, g/100 ml	.001	.001
Carbonizable impurities; color platinum-cobalt scale, maximum	30	30

Methanol is tested and certified at FIA events through the application of various chemical analyses as considered appropriate by Fuel Check personnel. To be considered legal, methanol used in FIA competition must meet the U.S. Federal standards of purity. Any deviation from these standards because of impurities (beyond the limits established in the U.S. Federal specification) in the fuel sample will result in exclusion. Since methanol is a hygroscopic substance, it readily absorbs moisture

l'exclusion. Le méthanol étant une substance hygroscopique, il absorbe facilement l'humidité de l'air, ce qui le rend rapidement non conforme à une utilisation comme carburant dans les compétitions de la FIA. Il est conseillé aux concurrents de garder les réservoirs de méthanol hermétiquement fermés en permanence pour limiter au maximum l'absorption d'eau, et de faire contrôler des échantillons de leur méthanol par les commissaires chargés du Contrôle du Carburant chaque fois que sa pureté peut être mise en doute.

Nitrométhane : le nitrométhane doit contenir un marqueur qui change de couleur lorsqu'il a été sensibilisé ou contaminé ; le nitrométhane incolore n'est pas autorisé.

Protoxyde d'azote : le protoxyde d'azote est autorisé dans les classes ET et en Pro Modified. L'utilisation de toute autre substance que le protoxyde d'azote comme additif ou en mélange dans le système d'alimentation en carburant sous pression est formellement interdite. Toutes les bonbonnes doivent être solidement fixées (peuvent ne pas utiliser de supports en plastique), porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bars) et porter l'indication N2O. Dans l'habitacle, les bouteilles de protoxyde d'azote doivent être équipées d'une soupape de surpression et être mises à l'air libre à l'extérieur de l'habitacle. Le système doit être disponible dans le commerce et monté conformément aux recommandations du constructeur.

Tout véhicule utilisant une bouteille de protoxyde d'azote doit porter un marquage conforme au dessin n° 23. Ce marquage sera clairement visible, et situé dans un emplacement peu exposé en cas d'accident et proche du numéro de course. Les systèmes de chauffage à commande thermostatique disponibles dans le commerce de type couverture chauffante sont autorisés. Tout autre système de chauffage externe de la ou des bonbonnes interdit.

Oxyde de Propylène : l'utilisation de l'oxyde de propylène est interdite dans toutes les catégories.

from the air which rapidly renders methanol illegal as a fuel for use in FIA competition. Racers are cautioned to keep methanol containers tightly capped at all times to minimize the absorption of water. Racers are encouraged to have Fuel Check personnel check samples of their methanol any time there may be doubt as to its purity.

Nitromethane: All nitromethane will be required to contain a marker that changes color when the nitromethane has been sensitized or contaminated; no clear nitromethane will be allowed.

Nitrous oxide: Nitrous oxide permitted in ET classes and Pro Modified. The use of any agents other than nitrous oxide as part of, or mixed with, this pressurized fuel system is strictly prohibited. All bottles must be securely mounted (may not use plastic brackets), stamped with minimum 1800 pound (124 bars) CE or DOT rating, and identified as N2O. Nitrous oxide bottle(s) located in driver compartment must be equipped with a relief valve and vented outside of compartment. System must be commercially available and installed per manufacturers recommendations.

All vehicles using a bottle of nitrous oxide must bear a mark in accordance with drawing n° 23. The mark will be clearly visible and will be located in a place which is not likely to be damaged in the event of an accident and which is near to the competition number. Commercially available, thermostatically controlled blanket-type warmer accepted. Any other external heating of bottle(s) prohibited.

Propylene oxide: The use of propylene oxide is prohibited in all categories.

1.7 TROP-PLEIN

Toutes les voitures en compétition dotées d'un type quelconque de système d'expansion susceptible de répandre de l'eau sur la piste doivent être équipées d'un récupérateur qui recueille le liquide en excédent. La capacité minimale du récupérateur est d'1 pinte (0,47 l.); il doit être solidement fixé, c'est-à-dire boulonné ou retenu par une bride de fixation. Sur les voitures à compresseur, ou consommant du nitrométhane ou du méthanol, le trop-plein peut être amené aux conduits d'échappement.

1.8 DISPOSITIF DE RETENUE DU BAS MOTEUR

Si nécessaire, un dispositif de retenue du bas moteur de Spéc. SFI 7.1 doit couvrir les côtés du bloc et du carter jusqu'à 1 pouce (25,4 mm) du plan de joint avec la culasse et s'étendre jusqu'à 1,5 pouce (38,1 mm) de l'avant et de l'arrière de la zone du bloc cylindre. L'avant et l'arrière du carter d'huile doivent être couverts vers le haut jusqu'à son rail. Le dispositif doit être exempt d'entailles, de failles, d'ouvertures, etc. qui permettraient à l'huile de s'échapper. Il doit être fixé à l'aide de quatre sangles au minimum, une à chaque coin. Un dispositif positif doit être utilisé pour couvrir et contenir les pompes à huile externes qui sont reliées directement au moteur ; ce dispositif doit pouvoir contenir l'huile s'échappant du moteur en cas de panne. Il doit être doté d'un élément solide (pièce rigide) le long du bord supérieur afin de former un joint étanche à l'air entre ses côtés (et/ou le matériau absorbant) et le bloc-moteur. Ce dispositif doit être mis à jour/recertifié par le constructeur d'origine chaque année.

1.9 LUBRIFICATION

Les carters humides, réservoirs pour carters secs, filtres à huile, canalisations d'huile, etc. sont interdits dans l'habitacle et à l'extérieur du cadre et/ou de la carrosserie en acier y compris les ailes, sauf dans le cas précisé dans le règlement Top Fuel. Les jauges de pression d'huile et leurs canalisations y sont autorisées. Les canalisations doivent être obligatoirement métalliques ou à tresse métallique, d'un diamètre intérieur maximal de 3/16 de pouce (4,76 mm). Les additifs susceptibles d'augmenter la puissance sont interdits.

Pour Pro-Mod, TMD, TMFC :

Toutes les conduites flexibles et sous pression du circuit d'huile (y compris la jauge, l'enregistreur de données et les conduites

1.7 LIQUID OVERFLOW

All cars in competition with any type of water overflow capable of spilling water must have a catch-can to accumulate the excess liquids and not leak onto the track. Minimum catch-can capacity: 1 pint (.47 l.). Catch-can must be securely fastened; i.e. bolted, clamped. Overflow may be routed into headers on cars that are supercharged or burn nitromethane or methanol.

1.8 LOWER ENGINE CONTAINMENT DEVICE

When required, an SFI Spec 7.1 Lower Engine Containment Device must cover the sides of the block and pan up to within one inch (25.4 mm) of the head mating surface and extend to within 1 1/2 inches (38.1 mm) of the front and rear of the cylinder case area. The front and rear of the oil pan must be covered upward to the pan rail. The device must be free of cuts, tears, openings, etc. that would allow oil to escape. The device must be secured with a minimum of four straps, one at each corner. A positive device must be used to cover and contain external oil pumps that fasten directly to the engine; this device must fit such that it will contain oil from an engine failure. The device must have a solid member (hard part) along the top edge to form a zero air gap between the sides of the device (and/or the absorbent material) and the engine block. The device must be updated/recertified by the original manufacturer at one-year intervals.

1.9 OIL SYSTEM

Accu-sump, dry-sump tanks, oil filters, oil supply lines, etc., prohibited in driver compartment and outside of frame and/or steel body / fenders, except as noted in Top Fuel. Oil pressure gauge and line permitted in driver compartment. Metal or steel braided line mandatory, maximum 3/16-inch (4.76 mm) inside diameter. Power enhancing additives prohibited.

For Pro-Mod, TMD, TMFC:

All pressurized flexible oil system lines (including gauge, data recorder, and rocker oiling lines) must use factory crimped and/or

à huile du culbuteur) doivent utiliser des connexions serties en usine et/ou disponibles dans le commerce. Toutes doivent être utilisées conformément à l'application visée. Les conduites à démontage rapide en plastique ou en Nylon sont interdites. Toutes les conduites doivent avoir été testées et porter une étiquette indiquant qu'elles l'ont été. Toutes les conduites doivent subir un test hydrostatique sous une pression de 300 psi (20,7 bars) pendant une durée de 30 secondes et ne montrer aucun signe de décollement, de suintement, de fuite, etc. Les concurrents peuvent effectuer eux-mêmes les essais et apposer une étiquette sur leurs propres conduites. Toutes les conduites doivent être orientées de telle sorte qu'elles ne soient pas directement alignées par rapport aux joints de culasse à l'avant, à l'arrière ou sur le côté des **culasses**.

1.10 COMPRESSEUR

Type Roots : Taille maximale : 14-71 ; longueur du carter 22,25 pouces (56,5 cm), largeur 11,25 pouces (28,6 cm) ; longueur du rotor 19 pouces (48,3 cm) ; diamètre maximal du rotor 5,840 pouces (14,83 cm), y compris les parties fixes. Le carter doit être d'une pièce avec couvercles amovibles au niveau des roulements avant et arrière ; le rotor doit être contenu dans un carter d'une seule pièce.

En Top Fuel et Funny Car la profondeur maximum du volume d'admission et de celui d'échappement est de 1 pouce (25,4 mm), mesurée de la face du support de roulement au fond de la cavité.

Pour les spécifications Top Fuel et Funny Car, se reporter aux Règlements de Classe. L'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser celui d'un rotor standard de type GM série 71 (4 degrés par pouce – 1,575 degré/cm) . La surmultiplication maximale ne doit pas dépasser 1,70 ; pour les Top Fuel et Funny Car, la surmultiplication ne doit pas dépasser 1,50. Des goujons en aluminium sont obligatoires pour fixer le compresseur au collecteur en Advanced E.T., Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Funny Car et Top Fuel. Se reporter aux Règlements de Classe pour ce qui concerne le panneau de protection contre l'éclatement du collecteur et les spécifications des fixations..

Compresseur High Helix de type Roots : doit présenter les mêmes dimensions maximales de carter et le même diamètre maximal du logement du rotor que le modèle standard Roots. L'angle de l'hélice du rotor ne doit pas dépasser 6,5 degrés par pouce (2,559°/cm) (123,5 degrés au total pour une longueur maximale du rotor de 19 pouces, ou 48,3 cm). L'utilisation d'un compresseur High-Helix est limitée exclusivement aux TMD et TMFC. La surmultiplication maximale ne doit pas dépasser 70 %. Des goujons en aluminium sont obligatoires pour fixer le compresseur au collecteur. Se reporter aux Règlements de Classe pour ce qui concerne le panneau de protection contre l'éclatement du collecteur et les spécifications des fixations.

Type à vis : il doit être conforme à la Spéc. SFI 34.1. Longueur maximale du carter : 16 pouces (40,6 cm) ; largeur maximale du carter : 16 pouces (40,6 cm) ; épaisseur minimale du carter et de la plaque avant : 1/4 de pouce (6,35 mm) ; épaisseur minimale de la plaque arrière : 0,300 pouce (7,6 mm).

Un panneau de protection contre l'éclatement du collecteur conforme à la Spéc. SFI 23.1 (en plus du panneau du compresseur) et un dispositif de fixation conforme à la Spéc. SFI 14.21 sont obligatoires.

L'utilisation de panneaux de protection double est autorisée pour les compresseur à vis PSI, seulement s'ils sont montés conformément aux instructions PSI. Toute autre utilisation de panneaux de protection doubles sur un compresseur est interdite. Des goujons en aluminium sont obligatoires pour fixer le compresseur au collecteur.

Toutes les modifications apportées à la construction, aux matériaux et à la conception des compresseurs à vis, etc., après le 1er janvier 1997, sont soumises à l'approbation de la FIA avant que les voitures soient autorisées à courir.

L'utilisation d'un compresseur de type à vis est limitée aux Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car. Les limites de surmultiplication pour les Top Methanol Dragster sont indiquées à la Section 3, celles pour les Top Methanol Funny Car à la Section 4. En aucun cas, les limites de surmultiplication d'un compresseur à vis ne pourront dépasser les limites suivantes : **2.25 pour PSI et 1.70 pour Roots.**

commercially available connections. All must be used for their intended application. Quick disconnect, plastic, and nylon lines are prohibited. The lines must be tested and tagged to indicate they have been tested. All of the lines must be hydrostatically tested to 300 psi (20.7 bars) for 30 seconds with no indications of separation, weeping, leaking, etc. Competitors may test and tag their own lines. All of the lines must be routed in such a way that they are not directly in line with cylinder head gaskets at the front, rear, or side of the cylinder **heads**.

1.10 SUPERCHARGER

Roots-type: Maximum size: 14-71, 22 1/4-inch (56.5 cm) case length, 11 1/4-inch (28.6 cm) case width, 19-inch (48.3 cm) rotor length; maximum rotor diameter: 5.840 inches (14.83 cm) including fixed stripping. The case must be one piece with removable front and rear bearing end plates; rotor must be contained within one-piece case.

For Top Fuel and Funny Car, inlet/outlet cavity restricted to maximum 1 inch (25.4 mm), measuring from face of bearing plate to the back of the cavity.

For Top Fuel and Funny Car specifications, see Class Requirements. Rotor helix angle may not exceed that of a standard 71-series GM-type rotor (4 degrees per inch – 1.575 degree per cm). Maximum overdrive may not exceed 1.70; for Top Fuel and Funny Car, overdrive may not exceed 1.50. Aluminium studs (supercharger to manifold) mandatory in Advanced E.T., Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Funny Car, and Top Fuel. See Class Requirements for manifold burst panel and restraint specifications.

Roots-type High Helix: Must adhere to same maximum case dimensions and maximum rotor cavity diameter as standard Roots. Rotor helix angle may not exceed 6.5- degrees per inch (2.559°/cm), and 123.5 degrees total over 19-inch (48.3 cm) maximum rotor length. Use of High-Helix supercharger is restricted to TMD and TMFC only. Maximum overdrive may not exceed 70 percent. Aluminium studs (supercharger to manifold) mandatory. See Class Requirements for manifold burst panel and restraint specifications.

Screw-type: Must meet SFI Spec 34.1. Maximum case length 16-inches (40.6 cm); maximum case width 16-inches (40.6 cm); minimum case and front plate thickness 1/4-inch (6.35 mm); minimum rear plate thickness .300-inch (7.6 mm).

Manifold burst panel meeting SFI Spec 23.1 (in addition to supercharger panel) and restraint device meeting SFI Spec 14.21 mandatory.

PSI screw supercharger permitted to use a tandem burst panel kit, installed per PSI instructions only. Any other use of double burst panels on any supercharger prohibited. Aluminium studs (supercharger to manifold) mandatory.

Any changes to any screw supercharger design, materials, construction, etc., after January 1, 1997, are subject to FIA acceptance before being permitted to run.

Use of screw-type supercharger is restricted to Top Methanol Dragster and Top Methanol Funny Car. Overdrive limits for Top Methanol Dragster are found in Section 3, Top Methanol Funny Car is found in Section 4. Under no circumstances may a screw supercharger overdrive exceed the following overdrive limits: **2.25 PSI and 1.70 Roots.**

Tous les TF, FC, TMD, TMFC et voitures avec Fourchettes de ET courant en 9.99 ou moins : Les conduites de carburant et/ou d'huile doivent être systématiquement protégées lorsqu'elles sont dans le voisinage de la courroie de transmission du compresseur. On pourra utiliser soit une protection de la courroie, soit une protection des conduites. Les compresseurs à vitesse variable de tout type sont interdits.

All TF, FC, TMD, TMFC and ET Bracket cars running 9.99 or quicker: Fuel and/or oil lines must be shielded wherever they pass the supercharger drive belt. Either a belt guard, or a fuel/oil line guard, may be utilized.

Variable multi-speed supercharger devices prohibited regardless of supercharger type.

1.11 DISPOSITIF DE RETENUE DU COMPRESSEUR

Un dispositif de retenue du compresseur conforme aux Spéc. SFI selon les Règlements de Classe est obligatoire. **Tous les compresseurs excepté ceux de type à vis ou consommant de l'alcool** requièrent une retenue de Spéc. SFI 14.1. Tous les compresseurs consommant de l'alcool excepté ceux de type à vis requièrent une retenue de Spéc. SFI 14.2. Tous les compresseurs de type à vis requièrent une retenue de Spéc. SFI 14.21. **Les sangles de retenue du compresseur et les conduites de carburant doivent être installées de sorte que lorsque les sangles de retenue sont totalement tendues, aucune charge ne soit placée sur aucune conduite de carburant.** La fixation doit être remplacée tous les deux ans à partir de sa date de fabrication. Se reporter aux Règlements de Classe.

1.11 SUPERCHARGER RESTRAINT DEVICE

Supercharger restraint system meeting SFI Specs mandatory per Class Requirements. **All superchargers except for screw-type or on alcohol require a SFI 14.1 restraint. All superchargers on alcohol except screw-type require a SFI 14.2 restraint. All screw-type superchargers require a SFI 14.21 restraint. The blower restraint straps and fuel lines must be installed such that when the restraint straps are fully extended no load is placed on any of the fuel lines.** Restraint system must be updated at two-year intervals from date of manufacture. See Class Requirements.

1.12 COMMANDE DES GAZ

Quelle que soit sa classe, chaque voiture doit être équipée d'une pédale de commande des gaz comprenant un ressort de rappel efficace relié directement à la tige de commande des gaz du carburateur ou de l'injection. Une butée fixe ou un dispositif limiteur doit être utilisé pour empêcher la commande de dépasser la position centrale et de se bloquer en position ouverte. Outre les ressorts de rappel, un système permettant au pilote de fermer le papillon des gaz du carburateur avec son pied doit être installé sur toutes les commandes modifiées, sauf sur les systèmes à commande hydraulique ou par câble. Selon les Règlements de Classe, la commande des gaz doit être manœuvrée directement par le pied du pilote, sans intervention d'un dispositif électronique, pneumatique, hydraulique ou autre. es systèmes de commande des gaz par câble disponibles dans le commerce sont autorisés. Des commandes manuelles agréées par la FIA sont permises pour les personnes handicapées. L Les câbles de starter et les dispositifs brasés ou soudés sur des câbles en acier sont interdits. Aucune partie de la commande des gaz ne doit dépasser sous les longerons. Dans les Fourchettes de classes d'ET, les arrêts de commande des gaz temporisés qui utilisent un système pneumatique et/ou électronique sont autorisés afin de moduler la commande des gaz après le lancement initial.

1.12 THROTTLE

Regardless of class, each car must have a foot throttle incorporating a positive-acting return spring attached directly to the carburetor/injector throttle arm. A positive stop or override prevention must be used to keep linkage from passing over center, sticking in an open position. In addition to return springs, some means of manually returning the throttle to a closed position by use of the foot must be installed on all altered linkage systems except hydraulically or cable-operated systems. Per Class Requirements - Throttle control must be manually operated by driver's foot, electronics, pneumatics, hydraulics or any other device may in no way affect the throttle operation. Commercially available cable throttle systems are permitted. FIA accepted hand controls for the physically challenged permitted. Choke cables and brazed or welded fittings on steel cable are prohibited. No part of throttle linkage may extend below frame rails.

E.T. bracket classes, timed throttle stops are permitted that use pneumatic and/or electronics to modulate the throttle after initial launch.

1.13 TUBES DE MISE A L'AIR LIBRE

Ils sont obligatoires là où ils sont exigés par les Règlements de Classe ; ils sont autorisés sur toutes les voitures. Là où ils sont utilisés, ces tubes doivent déboucher dans un récupérateur adapté, fixé de façon permanente et d'une capacité minimale d'un gallon (3,79 l) par moteur (sauf notification différente des Règlements de Classe). Le récupérateur doit être cloisonné pour empêcher le liquide de déborder sur la piste. Les tubes de mise à l'air libre doivent être équipés d'un système de fixation à chaque extrémité.

1.13 VENT TUBES, BREATHERS

Mandatory as outlined in Class Requirements, permitted on all cars. Where used, the tubes must terminate into an acceptable, permanently attached catch-tank with a minimum capacity of one gallon (3.79 l) per engine (except as noted in Class Requirements). The catch-tank must be baffled to keep overflow off track. Breather/vent tubes must be mechanically secured (tie-wraps prohibited) to the fittings and the fittings locked at both ends.

2 - TRANSMISSION

2 - DRIVE TRAIN

2.1 DISPOSITIF ANTI-EXPLOSION

Si le Règlement de Classe l'exige, un support ou un dispositif doit être installé pour empêcher la cloche d'embrayage ou le blindage de l'adaptateur d'être soufflés vers l'arrière en cas d'explosion du volant moteur et/ou de l'embrayage. Le matériau exigé est l'acier au chrome-molybdène 4130 (ou Reynolds 531), d'un diamètre extérieur minimal de 0,875 pouce (22,2 mm) et d'une épaisseur de paroi de 0,083 pouce (2,1 mm), avec des fixations de 3/8 de pouce (9,53 mm). Goupilles de verrouillage à bille interdites.

2.1 ANTI-BLOWBACK DEVICE

If mandated by Class Requirements a brace or device must be installed that will prevent the bellhousing or adapter shield from being blown rearward in the event of flywheel and/or clutch explosion. Material required is 4130 chrome moly (or Reynolds 531), minimum size is .875-inch (22.2 mm) O.D. x .083-inch (2.1 mm) wall tubing with 3/8-inch (9.53 mm) fasteners. Ball-lock pins prohibited.

2.2 DISPOSITIFS DE RETENUE DES ESSIEUX

Toutes les voitures, sauf certaines voitures ET spécifiées dans les Règlements de Classe, doivent être équipées d'un dispositif satisfaisant de retenue des essieux arrière, de 0,120 pouce (3 mm) minimum s'il s'agit d'aluminium et de 0,090 pouce (2,3 mm) minimum dans le cas d'un dispositif de maintien en acier des paliers de vilebrequin. La retenue des essieux par des

2.2 AXLE-RETENTION DEVICES

All cars, except some ET cars as noted in Class Requirements, must be equipped with a satisfactory means of rear-axle retention; minimum .120-inch (3 mm) aluminum retainer, or .090-inch (2.3 mm) steel bearing retainer is mandatory. Stock 'C' clip axle retention prohibited as outlined in Class Requirements.

brides «C» de série est interdite conformément aux Règlements de Classe.

2.3 EMBRAYAGE

Chaque voiture en compétition, sauf si elle est équipée d'une transmission automatique, doit posséder un embrayage actionné par le pied comprenant un arrêt positif (c'est-à-dire, sans glissement) pour empêcher l'embrayage de dépasser le centre ou le point mort comme dans le cas des embrayages centrifuges. Toutes les pédales doivent être recouvertes d'un matériau antidérapant. Des commandes manuelles agréées par la FIA sont permises pour les personnes handicapées. Tout embrayage à friction doit être conforme à la Spéc. SFI 1.2, 1.3, 1.4 ou 1.5 selon les Exigences de Classe.

Dans les Exigences de Classe requérant un embrayage conforme à la Spéc. SFI 1.2, un embrayage conforme à la Spéc. SFI 1.5 peut être utilisé. Les embrayages multi-disques pour véhicules avec moteur à protoxyde d'azote, à compresseur ou turbocompresseur doivent se conformer à la Spéc. SFI 1.5 et doivent utiliser un blindage de volant moteur conforme à la Spéc. SFI 6.3.

2.4 ARBRE DE TRANSMISSION

Sur toute voiture à l'arrière de laquelle le pilote est assis au-dessus ou à l'arrière de la section centrale, un blindage protecteur approprié consistant en une plaque d'acier d'au moins 0,120 pouce (3 mm) d'épaisseur doit être installé pour les arbres à joints universels ; il sera monté solidement sur la section arrière centrale et sur l'adaptateur de cloche d'embrayage. Pour les coupleurs droits, l'exigence minimale est de 0,063 pouce (1,6 mm) d'aluminium, comprenant un couvercle d'inspection pour le retrait et l'inspection du coupleur, monté solidement sur la section centrale arrière et sur l'adaptateur de cloche d'embrayage, ou conformément aux Règlements de Classe. Au lieu de barre transversale, toutes les voitures en compétition utilisant des arbres de transmission découverts doivent comporter dans le voisinage du joint universel avant une boucle de retenue fermée sur 360 degrés, d'une épaisseur minimale d'1/4 de pouce (6,35 mm) et d'une largeur de 2 pouces (5,1 cm), ou un tube d'acier soudé de 7/8 de pouce (22,2 mm) sur 0,065 pouce (1,65 mm) de tube d'acier soudé, montés solidement et situés à 6 pouces maximum (15,2 cm) du joint universel avant pour soutenir l'arbre de transmission en cas de défaillance du joint en U. Pour réduire la charge sur la boucle, il est recommandé que cette dernière soit circulaire plutôt qu'oblongue. Les arbres de transmission découverts passant devant une partie quelconque du corps du pilote doivent être complètement protégés par une plaque d'acier d'une épaisseur minimale d'1/8 de pouce (3,2 mm), montée solidement sur le châssis ou sur la structure du châssis.

Dessin 4

Boucle d'arbre de transmission exigée sur toutes les voitures à traction arrière effectuant un run en 13,99 (*8,59) ou moins et utilisant des pneus slicks ; à l'exception des véhicules effectuant un run en 11,49 (*7,35) secondes ou plus équipées de pneus de route.

2.5 VOLANT MOTEUR

L'utilisation de volants moteur et/ou de plateaux de pression de série en fonte est interdite. L'utilisation de volants moteurs en aluminium est interdite en Top Fuel et en Funny Car. Conformité aux Spéc. SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 ou 1.5 obligatoire, sauf indication contraire du Règlement de Classe.

2.6 BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR ET PLAQUE MOTEUR : GÉNÉRALITÉS

L'utilisation d'une cloche d'embrayage en aluminium est autorisée dans toutes les catégories et applications. La cloche d'embrayage en aluminium doit être conforme à une Spécification SFI applicable.

Absolument aucune modification de la conception due au constructeur sur les blindages et/ou couvertures de volant moteur de Spéc. SFI 6.1, 6.2, 6.3 ou 9.1. Toutes les cloches d'embrayage en titane de Spéc. SFI 6.2 et 6.3 doivent être ré-inspectées et re-certifiées annuellement. Les cloches d'embrayage en titane et en aluminium de Spéc. SFI 6.1 et les cloches d'embrayage SFI 6.2 et 6.3 en acier doivent être ré-inspectées et re-certifiées tous les deux ans (ou tel que spécifié par le fabricant). Les cloches d'embrayage SFI 6.2 ou 6.3 en acier doivent être ré-inspectées et re-certifiées tous les cinq ans (6.1) ou tous les deux ans (9.1). Lorsque les cloches d'embrayage de Spéc. SFI sont obligatoires,

2.3 CLUTCH

Each car in competition, except those with automatic transmissions, must be equipped with a foot-operated clutch incorporating a positive stop to prevent clutch from going over center or past neutral as in the case of centrifugal units. All pedals must be covered with non-skid material. FIA accepted hand controls for the physically challenged permitted. All slider clutches must meet SFI Spec 1.2, 1.3, 1.4 or 1.5 as outlined under Class Requirements.

In Class Requirements that call for an SFI Spec 1.2 clutch, an SFI Spec 1.5 clutch can be used. Multi-disc clutch assembly for supercharged, nitrous-oxide injected, and turbocharged vehicles must meet SFI Spec 1.5 and must utilize a SFI Spec 6.3 flywheel shield.

2.4 DRIVELINE

On any car in which the driver sits over or in back of the rearend center section, a suitable protective shield of .120-inch (3 mm) minimum thickness steel plate must be installed for those units with universal joints securely mounted to the rearend center section and the bellhousing adapter. For straight couplers, the minimum requirement is .063-inch (1.6 mm) aluminium which must contain an inspection cover for removal and inspection of the coupler, securely mounted to the rearend center section and the bellhousing adapter, or as noted in Class Requirements. In place of a crossmember, in the vicinity of the front universal joint, all cars in competition using open driveshafts, must have a retainer loop 360-degrees of enclosure, 1/4-inch (6.35 mm) minimum thickness and 2-inches (5.1 cm) wide, or 7/8-inch (22.2 mm) x .065-inch (1.65 mm) welded steel tubing, securely mounted and located within 6-inches (15.2 cm) of the front universal joint for support of the driveshaft in event of U-joint failure. Recommended the loop be round rather than oblong to minimize loading on loop. Open drivelines passing any part of the driver's body must be completely enclosed in 1/8-inch (3.2 mm) minimum thickness steel plate, securely mounted to the frame or frame structure.

Drawing 4

Driveshaft loop required on all rear-wheel drive cars running 13.99 (*8.59) or quicker and utilizing slicks; except vehicles running 11.49 (*7.35) seconds or slower equipped with street tires.

2.5 FLYWHEEL

The use of stock-type cast iron flywheels and/or pressure plates prohibited. The use of aluminium flywheels in Top Fuel and Funny Car is prohibited. Units meeting SFI Spec 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 or 1.5 are mandatory except as noted in the Class Requirements.

2.6 FLYWHEEL SHIELD & MOTOR PLATE: GENERAL

The use of aluminum bellhousing is permitted in all categories and applications. The aluminum bellhousing must meet applicable SFI Specification.

Absolutely no modifications to as-manufactured design are permitted on SFI Spec 6.1, 6.2, 6.3 or 9.1 flywheel shields and/or liners. All 6.2 and 6.3 titanium bellhousings must be re-inspected and re-certified yearly. SFI 6.1 titanium and aluminum bellhousings and SFI 6.2 and 6.3 steel bellhousings must be re-inspected and re-certified every two years (or as specified by the manufacturer). SFI 6.2 or 6.3 steel bellhousings must be re-inspected and recertified every five years (6.1) or every two years (9.1). Where SFI Spec bellhousings are mandatory, all applicable liners, large mounting fasteners, motor plates, etc., as required by SFI Specs or the manufacturer, must be properly

toutes les couvertures applicables, tous les principaux dispositifs de fixation, toutes les plaques-moteur, etc. requis par les Spéc. SFI ou le constructeur doivent être montés correctement.

Lorsqu'une cloche d'embrayage SFI 6.1, 6.3, ou 9.1 est obligatoire, une plaque moteur complète, d'une pièce est également obligatoire à l'arrière du bloc-moteur. La plaque moteur doit être fabriquée en aluminium allié traité thermiquement 6061-T6, 7075-T6 ou 2024-T3, d'une épaisseur minimale de 1/8 de pouce pour les applications 6.1 ou 9.1 et d'une épaisseur minimale de 3/16 de pouce pour les applications 6.3 En plus des exigences en matière de fixations énoncées ci-après, le bouclier du volant moteur SFI 6.3 doit être fixé à la plaque moteur par quatre boulons à épaulement de Grade 5 de 1/2 pouce (12,7 mm) de diamètre ou par quatre fixations et écrous en acier (ou en titane) de grande résistance : un dans chaque coin. Lorsqu'une cloche d'embrayage SFI 6.2 est obligatoire, voir Section 2:8 pour les exigences concernant les plaques moteur et les fixations.

Le blindage de volant moteur doit être fixé au moteur et à la plaque moteur avec un jeu complet (tous les trous de boulons du moteur disponibles, ou selon les spécifications du constructeur) de boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) ou de goujons de résistance supérieure. L'utilisation de boulons Allen pour fixer le blindage au moteur ou à la plaque moteur, pour fixer les couvercles, etc., est interdite.

La classe de tous les boulons (pas celle des goujons ou des écrous) utilisés pour la fixation du blindage du volant moteur, des couvercles, etc., doit pouvoir être identifiée ; tous les écrous et boulons associés à la fixation du blindage du volant moteur, aux couvercles, etc., doivent être d'une épaisseur, largeur, etc., absolument standard (têtes de boulons d'une épaisseur réduite, boulons creux, demi-boulons, écrous à paroi mince, etc., interdits).

La profondeur maximale du blindage du volant moteur est de 8 pouces 5/8 (21,9 cm) à l'exception des TF, FC et Advanced E.T., profondeur maximale 9,4 pouces (239 mm) (intérieur).

L'épaisseur maximale de toutes les plaques moteur, demi-plaques, plaques montées entre le moteur et le blindage du volant moteur est d'1/2 pouce (12,7 mm), **excepté l'épaisseur de celles de Spéc. SFI 6.1 qui peut être d'1 pouce 1/4 (32 mm) au maximum.** Tous les couvercles et fixations associés au blindage du volant moteur doivent être installés à tout moment avant de démarrer le moteur, y compris pendant les warm-ups.

L'espace maximal autorisé entre les fixations de flasque dans le blindage du volant moteur est de 7 pouces (17,8 cm). Le rognage chimique ou toute autre procédure affaiblissant la structure sont interdits. Il est interdit de réparer par soudure un blindage de volant moteur, à moins que cette réparation ne soit effectuée par le constructeur et recertifiée par celui-ci avant l'utilisation.

Pour les voitures équipées d'un dispositif de retenue du bloc/bas moteur respectant la Spéc. SFI 7.1, un maximum de deux trous, chacun d'un diamètre maximal de 2 pouces (ou d'autres dimensions pour une section maximum de 3,14 pouces carrés) sont autorisés. Les trous doivent être tous situés au-dessous de l'axe de vilebrequin horizontal. Ils doivent se trouver à au moins 0,5 pouce des trous des boulons de la cloche d'embrayage et être espacés d'au moins deux pouces. Il peut y avoir un trou d'un diamètre maximal de 2 pouces (5,1 cm) au bas de la face arrière du blindage de volant moteur SFI 6.2. L'ouverture de la plaque moteur destinée au flasque du vilebrequin ne peut dépasser de plus d'1 pouce (2,5 cm) le diamètre de ce dernier (sauf mention contraire pour les Top Fuel et Funny Car).

installed.

Where an SFI 6.1, 6.3, or 9.1 bellhousing is mandatory, a full, one-piece motor plate is also mandatory at the rear of the engine block. The motor plate must be constructed of 6061-T6, 7075-T6 or 2024-T3 wrought heat-treated aluminum alloy plate, minimum 1/8-inch thick for 6.1 or 9.1 applications, minimum 3/16-inch thick for 6.3 applications. In addition to the fastener requirements noted below, the SFI 6.3 flywheel shield must be fastened to the motor plate with four 1/2-inch-diameter Grade 5 shoulder bolts or high strength steel (or titanium) fasteners and nuts, one in each quadrant. Where an SFI 6.2 bellhousing is mandatory, see Section 2:8 for motor plate and fastener requirements.

The flywheel shield must be fastened to the engine and motor plate with a full complement (all available engine bolt holes or as specified by the manufacturer) of grade 8 (or Class 12.9) bolts or high-strength studs. The use of Allen bolts to fasten the shield to engine or motor plate, to fasten covers, etc., is prohibited.

All bolts (not studs or nuts) used for flywheel shield mounting, covers, etc., must be identifiable as to grade; all nuts and bolts associated with flywheel shield mounting, covers, etc., must be full standard depth, width, etc. (reduced thickness bolt heads, hollow bolts, half nuts, thin wall nuts, etc., prohibited).

Maximum depth of flywheel shield is 8 5/8-inches (21.9 cm), except TF and FC, and Advanced E.T., maximum depth 9.4-inches (239mm) (inside).

Maximum thickness of all motor plates, mid-plates, mounting plates installed between engine and flywheel shield is 1/2-inch (12.7 mm), **except SFI 6.1 which may be 1-1/4 (32 mm) maximum.** All covers and fasteners associated with the flywheel shield must be installed prior to starting engine at anytime, including warm-ups.

Maximum spacing between flange fasteners in the flywheel shield is 7-inches (17.8 cm). Chemical milling or any other structure weakening procedures are prohibited. Welding to repair a flywheel shield is prohibited unless it is performed by the manufacturer and recertified by the manufacturer prior to use.

For cars equipped with a SFI 7.1 lower engine ballistic/restraint device a maximum of two holes, each no larger than 2-inches in diameter (or 3.14 square inches equivalent area) are permitted. The holes must be located entirely below the horizontal centerline of the crankshaft. The holes must be at least 0.5 inches from any bellhousing bolt hole and be separated by at least two inches. SFI 6.2 flywheel shields may have one 2-inch (5.1 cm) maximum diameter hole in the bottom of the back face of the shield. The opening in the motor plate for the crankshaft flange may not exceed the crankshaft flange diameter by more than 1-inch (2.5 cm) (except as noted for Top Fuel and Funny Car).

2.7 BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR : TOP FUEL ET FUNNY CAR

Les voitures TF et FC équipées d'un embrayage doivent avoir un blindage de volant moteur (cloche d'embrayage) conforme à la Spéc. SFI 6.2 et portant une étiquette en faisant foi. Une plaque moteur d'un seul tenant fabriquée en acier au chrome-molybdène 4130 (ou Reynolds 531) d'au moins 1/4 de pouce d'épaisseur (6,35 mm) et fixée entre le moteur et le blindage du

2.7 FLYWHEEL SHIELD: TOP FUEL & FUNNY CAR

TF and FC cars equipped with a clutch must have a flywheel shield (bellhousing) that meets SFI Spec 6.2 and is labeled accordingly. A one-piece motor plate constructed of 1/4-inch (6.35 mm) minimum thickness 4130 chrome-moly (or Reynolds 531) steel and fitting between the engine and flywheel shield according to the requirements of **SFI Spec 2.3K or 10.1E** is

volant moteur conformément aux exigences des Spéc. SFI 2.3K ou 10.1E est obligatoire. La plaque moteur doit être fixée aux quatre coins du châssis par au moins deux points d'ancrage soudés utilisant des boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 3/8 de pouce (9,53 mm) de diamètre et des écrous pleins. Les deux points d'ancrage de la plaque moteur restants doivent être au moins des étriers ajustés autour des longerons et fixés avec des brides ou boulons de type avion (colliers de fixation interdits).

Le blindage du volant moteur et la plaque moteur doivent être fixés au moteur, au-dessus de l'axe du vilebrequin, par au moins sept goujons à épaulement et à tête plate en acier (ou en titane) de grande résistance de 7/16 de pouce (11,1 mm) de diamètre et de 3/4 de pouce (19,1 mm) de diamètre extérieur, côté moteur de la plaque moteur, filetés dans le moteur sur 3/4 de pouce (19,1 mm), et par sept écrous (d'un matériau similaire). Au-dessous de l'axe du vilebrequin, la plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur par au moins huit boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 7/16 de pouce (11,1 mm) de diamètre, ou par huit goujons et écrous en alliage d'acier (ou en titane) de grande résistance. Le bouclier du volant moteur doit aussi être fixé à la plaque moteur par quatre boulons à épaulement de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 3/4 pouce (19,1 mm) de diamètre ou par quatre fixations et écrous en acier (ou en titane) de grande résistance : un dans chaque coin, comme exigé par les Spéc. SFI 2.3K ou 10.1E.

Il doit être monté sur le blindage du volant moteur un doublage d'acier au chrome-molybdène 4130 (ou Reynolds 531), ou de titane d'au moins 0,090 pouce (2,3 mm) (ou conforme aux spécifications du constructeur qui soit de la largeur de la surface ronde du blindage. Ce doublage doit être soudé de manière à tenir dans le blindage du volant moteur et à pouvoir tourner pour absorber l'énergie. Un boulon d'1/4 de pouce (6,35 mm) peut être fileté dans le blindage de volant moteur pour empêcher le(s) doublage(s) de bouger pendant une utilisation normale. L'ouverture de la plaque moteur destinée au flasque du vilebrequin ne peut pas dépasser 7,000 pouces.

Cinq fixations au moins, d'un diamètre minimal de 3/8 de pouce (9,53 mm), doivent être utilisées pour fixer solidement les transmissions non d'origine à planétaires (et/ou les inverseurs) au blindage du volant moteur. Des bagues, bossages ou écrous épais d'1/2 pouce (12,7 mm) doivent être soudés ou fixés d'une manière quelconque sur la face arrière du volant moteur où les fixations doivent être montées.

Comme décrit dans la Section 2.6, toute modification ou altération à la cloche d'embrayage par qui ce soit d'autre que le constructeur original est interdite. La cloche doit être recertifiée par le constructeur original ou son agent après toute modification. Les fentes pour le réglage de l'embrayage, les ouvertures pour la maintenance, les couvercles, etc. doivent être installés par le constructeur original.

Dessin 5

2.8 BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR : TOP METHANOL DRAGSTER ET TOP METHANOL FUNNY CAR

Les voitures TMD et TMFC équipées d'un embrayage doivent avoir un blindage de volant moteur (cloche d'embrayage) conforme à la Spéc. SFI 6.2 et portant une étiquette en faisant foi. Toutes les exigences concernant les installations de cloche d'embrayage des TMD et TMFC sont les mêmes que pour les TF et FC à l'exception des suivantes :

Une plaque moteur d'un seul tenant faite d'aluminium (ou d'acier) 2024T3 (ou A-U4G1, AlCuMg2, L.97, L.98), 6061T6 (ou H20) ou 7075T6 (ou A-Z5GU, AlZnMgCu1.5, L.95, L.96), d'une épaisseur minimale d'1/4 de pouce (6,35 mm), conforme aux exigences des spécifications 2.2B, 2.1 ou 10.1E, et fixée entre le moteur et le blindage du volant moteur, est exigée. La plaque moteur doit être fixée au châssis par au minimum deux points d'ancrage soudés utilisant des boulons et écrous de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 3/8 de pouce (9,53 mm) de diamètre. Tous les autres points d'ancrage de la plaque moteur doivent consister au moins d'étriers ajustés autour des longerons et fixés avec des brides ou boulons de type avion (colliers de fixation interdits).

Le blindage du volant moteur et la plaque moteur doivent être fixés au moteur par au moins sept boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9), de 3/8 de pouce (9,53 mm) de diamètre ou des goujons de résistance élevée en acier (ou en titane) filetés dans le moteur sur au moins 3/4 de pouce (19,1 mm), et des écrous d'un matériau similaire, au-dessus de l'axe du vilebrequin. La

required. The motor plate must be attached to the chassis at the four corners with at least two welded mounting points utilizing minimum 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts and full nuts. The remaining two motor plate mounting points must be at least saddles fitting around the frame rails and secured with aircraft-type clamps or bolts (hose clamps prohibited).

The flywheel shield and motor plate are to be fastened to the engine by at least seven high strength steel (or titanium) 7/16-inch (11.1 mm) diameter shouldered studs countersunk 3/4-inch (19.1 mm) outside diameter into the engine side of the motor plate and threaded into the engine 3/4-inch (19.1 mm) minimum and nuts (of a similar material) above the centerline of the crankshaft. The motor plate must be fastened to the flywheel shield with at least eight 7/16-inch (11.1 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts or high strength steel alloy (or titanium) studs and nuts below the centerline of the crankshaft. The flywheel shield must also be fastened to the motor plate by four 3/4-inch (19.1 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) shoulder bolts or high strength steel (or titanium) fasteners and nuts; one in each quadrant as required by SFI Spec 2.3K, or 10.1E.

A minimum .090-inch (2.3 mm) 4130 chrome moly (or Reynolds 531) steel or titanium liner (or as required by the manufacturer) must be fitted to the flywheel shield that is the width of the round body surface of the shield. It must be welded together so that it will fit into the body of the flywheel shield and rotate in order to absorb energy. A 1/4-inch (6.35 mm) bolt may be threaded into the body of the flywheel shield to secure the liner(s) from movement during normal use. The opening in the motor plate to accommodate the crankshaft flange cannot exceed 7.000 inches.

At least five fasteners, 3/8-inch (9.53 mm) diameter minimum, must be used to secure aftermarket planetary transmissions (and/or reversers) to flywheel shield. 1/2-inch (12.7 mm) thick rings, bosses, or nuts must be welded, or otherwise secured inside the back face of the flywheel shield through which the fasteners must be secured.

As described in Section 2.6, any modifications or alterations to the bellhousing by anyone other than the original manufacturer, are prohibited. Bellhousing must be recertified by the original manufacturer or his agent following modification. Clutch adjustment slots, maintenance holes and covers, etc. must be installed by the original manufacturer.

Drawing 5

2.8 FLYWHEEL SHIELD: TOP METHANOL DRAGSTER & TOP METHANOL FUNNY CAR

TMD and TMFC cars equipped with a clutch must have a flywheel shield (bellhousing) that meets SFI Spec 6.2 and is labeled accordingly. All requirements for TMD and TMFC bellhousing installations are the same as TF & FC with the following exceptions:

A one-piece motor plate constructed of 1/4-inch (6.35 mm) minimum thickness 2024T3 (or A-U4G1, AlCuMg2, L.97, L.98), 6061T6 (or H20) or 7075T6 (or A-Z5GU, AlZnMgCu1.5, L.95, L.96) aluminum (or steel) and fitting between the engine and flywheel shield according to the requirements of SFI Spec 2.2B, 2.1, or 10.1E is required. The motor plate must be attached to the chassis with at least two welded mounting points utilizing minimum 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts and nuts. All other motor plate mounting points must be at least saddles fitting around the frame rails and secured with aircraft-type clamps or bolts (hose clamps prohibited).

The flywheel shield and motor plate are to be fastened to the engine by at least seven 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts or high strength steel (or titanium) studs threaded into the engine, 3/4-inch (19.1 mm) minimum, and nuts of a similar material, above the centerline of the crankshaft. The motor plate must be fastened to the flywheel shield with at least

plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur par huit boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 3/8 de pouce (9,525 mm) de diamètre, ou des goujons et écrous d'un alliage d'acier (ou de titane) de résistance élevée au-dessous de l'axe du vilebrequin. Le boulon du volant moteur doit également être fixé à la plaque moteur par quatre boulons à épaulement de Grade 8 de 3/4 de pouce (19,1 mm) de diamètre ou par quatre fixations et boulons en acier (ou en titane) de grande résistance ; un dans chaque coin, comme exigé par les Spéc. SFI 2.1 ou 10.1E.

Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car : l'ouverture de la plaque moteur destinée au flasque du volant sur le vilebrequin ne peut dépasser de plus d'1 pouce (2,54 cm) le diamètre de ce dernier.

Comme décrit dans la Section 2.6, toute modification ou altération à la cloche d'embrayage par qui que ce soit d'autre que le constructeur original est interdite. La cloche doit être recertifiée par le constructeur original ou son agent après toute modification. Les fentes pour le réglage de l'embrayage, les ouvertures pour la maintenance, les couvercles, etc. doivent être installés par le constructeur original.

eight 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts or high strength steel alloy (or titanium) studs and nuts below the centerline of the crankshaft. The flywheel shield must also be fastened to the motor plate by four 3/4-inch (19.1 mm) diameter grade 8 shoulder bolts or high strength steel (or titanium) fasteners and nuts; one in each quadrant as required by SFI Spec 2.1, or 10.1E.

Top Methanol Dragster and Top Methanol Funny Car: The opening in the motorplate for the crankshaft flywheel flange may not exceed the crankshaft diameter by more than one inch (2.54 cm).

As described in Section 2.6, any modifications or alterations to the bellhousing by anyone other than the original manufacturer, are prohibited. Bellhousing must be recertified by the original manufacturer or his agent following modification. Clutch adjustment slots, maintenance holes and covers, etc. must be installed by the original manufacturer.

2.9 BLINDAGE DE VOLANT MOTEUR : PRO STOCK

Comme décrit dans la Section 2.6, toute modification ou altération à la cloche d'embrayage par qui que ce soit d'autre que le constructeur original est interdite. La cloche doit être recertifiée par le constructeur original ou son agent après toute modification. Les fentes pour le réglage de l'embrayage, les ouvertures pour la maintenance, les couvercles, etc. doivent être installés par le constructeur original.

Voir Section 2.6 pour la plaque moteur et les conditions générales. Le blindage du volant moteur doit par ailleurs être fixé au moteur et à la plaque moteur par tous les trous de boulon du moteur disponibles (ou selon les spécifications du constructeur), au-dessus de l'axe du vilebrequin, au moyen de boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) d'au moins 3/8 de pouce (9,53 mm) de diamètre ou de goujons d'acier de résistance élevée. La plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur, au-dessous de l'axe du vilebrequin, au moyen d'au moins huit boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 3/8 de pouce de diamètre (9,53 mm) ou de huit goujons et écrous en alliage d'acier (ou de titane) de résistance élevée. Une ouverture est permise dans la plaque moteur pour un autre emplacement du démarreur, à condition qu'elle ne dépasse pas un diamètre de 2 pouces (5,1 cm), et que la plaque moteur ne comporte qu'un seul trou de refroidissement.

2.10 BLINDAGE DU VOLANT MOTEUR : AUTRES CLASSES

Toutes les autres voitures utilisant un embrayage et effectuant un run en 11,49 ou moins doivent être équipées d'un blindage de volant moteur conforme aux Spéc. SFI 6.1, 6.2, 6.3 ou 9.1. La plaque moteur doit être fixée au blindage du volant moteur, au-dessous de l'axe du vilebrequin, au moyen d'au moins huit boulons de Grade 8 (ou Classe 12.9) de 3/8 de pouce de diamètre (9,53 mm) ou de huit goujons et écrous en alliage d'acier de résistance élevée. Toute modification ou réparation du blindage de volant moteur est interdite, à moins d'être effectuée et recertifiée par le constructeur.

Exceptions à cette règle : Certains moteurs ne sont pas obligés d'avoir un blindage s'ils sont atmosphériques et consomment de l'essence, et certains moteurs doivent utiliser un volant moteur d'acier taillé dans la masse au lieu d'un blindage de volant moteur. Certains moteurs, pour lesquels un blindage adaptateur de Spéc. SFI 6.1, 6.2, 6.3 ou 9.1 n'est pas disponible dans le commerce, doivent être équipés d'un blindage de volant moteur fait d'une plaque d'acier d'une épaisseur minimale d'1/4 de pouce (6,35 mm), solidement montée sur le châssis ou la structure du châssis et entourant complètement, sur 360 degrés, la cloche d'embrayage. Le blindage du volant moteur ne sera boulonné ni à la cloche d'embrayage ni au moteur ; il devra s'avancer au moins jusqu'à 1 pouce (2,5 cm) en avant du volant moteur et à 1 pouce (2,5 cm) en arrière des éléments rotatifs de l'embrayage et du plateau de pression. Lorsqu'un blindage de volant moteur SFI 6.1, 6.2, 6.3 ou 9.1 n'est pas disponible, il est possible d'utiliser sur d'autres moteurs un blindage de volant moteur SFI 6.1, 6.2, 6.3 ou 9.1 provenant d'une autre application, en le montant sur une plaque moteur fixée au bloc moteur par tous les trous de boulons disponibles. La Commission Dragsters de la FIA établira la liste de ces exceptions, qui sera publiée

2.9 FLYWHEEL SHIELD: PRO STOCK

As described in Section 2.6, any modifications or alterations to the bellhousing by anyone other than the original manufacturer are prohibited. Bellhousing must be recertified by the original manufacturer or his agent following modification. Clutch adjustment slots, maintenance holes and covers, etc. must be installed by the original manufacturer.

See Section 2.6 for motor plate and general requirements. The flywheel shield must be fastened to the engine and motor plate with a full complement (all available engine bolt holes or as specified by the manufacturer) of minimum 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts or high strength steel studs above the centerline of the crankshaft. The motor plate must be fastened to the flywheel shield with at least eight 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts or high strength steel alloy (or titanium) studs and nuts below the centerline of the crankshaft. An opening in the motor plate for an alternative starter location is permitted but it may not exceed 2-inches (5.1 cm) in diameter and when such an opening is present only one cooling hole is permitted in the motor plate.

2.10 FLYWHEEL SHIELD: OTHER CLASSES

All other cars using a clutch and running 11.49 or quicker must be equipped with an SFI 6.1, 6.2, 6.3, or 9.1 flywheel shield. The motor plate must be fastened to the flywheel shield with at least eight 3/8-inch (9.53 mm) diameter grade 8 (or Class 12.9) bolts or high strength steel alloy studs and nuts below the centerline of the crankshaft. Modifications or repairs to the flywheel shield prohibited except if performed and recertified by manufacturer.

Exceptions to this rule: Certain engines are not required to have a shield when they are normally aspirated and gasoline burning, and certain engines must use a steel billet flywheel in lieu of a flywheel shield. Some engines for which an SFI 6.1, 6.2, 6.3 or 9.1 Spec adapter shield is not commercially available, must be equipped with a flywheel shield made of 1/4-inch (6.35 mm) minimum thickness steel plate, securely mounted to the frame or frame structure and completely surrounding the bellhousing 360 degrees. The flywheel shield shall not be bolted to either the bellhousing or engine. The flywheel shield must extend forward to a point at least 1-inch (2.5 cm) ahead of the flywheel and 1-inch (2.5 cm) to the rear of the rotating components of the clutch and pressure plate. Other engines, where an SFI 6.1, 6.2, 6.3 or 9.1 flywheel shield is not available, may use an SFI 6.1, 6.2, 6.3 or 9.1 flywheel shield from another application and mount it to a motor plate which is mounted to the engine block at all available bolt holes. The FIA Drag Racing Commission will establish a list of such exceptions, to be published annually in the FIA Bulletin.

annuellement dans le Bulletin de la FIA.

Toutes les transmissions avant ou les configurations à montage transversal munies d'un embrayage et effectuant un run de 11.49 ou moins pour lesquelles un blindage de volant moteur répondant aux Spéc. SFI 6.1, 6.2, 6.3 ou 9.1 n'est pas disponible dans le commerce doivent être équipées d'un blindage de volant moteur composé d'une plaque d'acier d'une épaisseur minimum d'un quart de pouce (6.35 mm). Le blindage doit entourer la totalité de la cloche d'embrayage exceptée la partie de la cloche jouxtant le différentiel et l'arbre d'essieu. Le blindage doit être composé de plusieurs pièces, les pièces étant fixées entre elles au moyen de boulons Grade 5 d'un diamètre minimum de 3/8 de pouce (9.53 mm) ou de boulons M10 de classe 8.8 ; peuvent être fixées au moteur et/ou à la cloche d'embrayage.

2.11 AXE ARRIERE

Les axes arrière avec roues planétaires soudées sont interdits dans toutes les classes. **Quatre roues motrices autorisées selon Règlements de Classe ; véhicules à quatre roues motrices effectuant un run en 9.99 ou moins interdits.** Des essieux et un dispositif de retenue de l'essieu non d'origine sont obligatoires sur les voitures TF, FC, TMD, TMFC, Pro Stock et sur les voitures ET de 10.99 (*6.99) ou plus rapides, ainsi que sur toute voiture (indépendamment de la classe ou de l'ET) à tambour.

2.12 TRANSMISSION

Toutes les voitures et tous les camions en compétition, à l'exception des dragsters propulsés par un moteur de motocycle ou de snowmobile, doivent être équipés d'une marche arrière.

2.13 TRANSMISSION A PLANETAIRES NON D'ORIGINE

Un blindage de transmission recouvrant la transmission et l'inverseur qui soit conforme à la Spéc. SFI 4.1 est obligatoire si le moteur consomme du nitrométhane ou de méthane ou est compressé, ou sur toute unité de surmultiplication. Les bonbonnes de changement de vitesses pour commande pneumatique doivent porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bar), et être montées solidement (colliers de fixation ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits). Trois boulons minimum, d'au moins 3/8 de pouce (9.53 mm), doivent être utilisés pour fixer solidement les transmissions à planétaires non d'origine à la cloche d'embrayage, sauf comme noté au sujet des Top Fuel, Funny Car, Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car.

2.14 TRANSMISSION AUTOMATIQUE / AGREER PAR LA FIA

Tout levier de changement de vitesses au plancher, non-d'origine, doit être équipé d'un dispositif de verrouillage positif (c'est-à-dire sans glissement) de l'inverseur, commandé par un ressort en charge, pour empêcher le levier d'être mis accidentellement en position de marche arrière. Un interrupteur de sécurité du point mort en bon état de fonctionnement est obligatoire. Toutes les conduites de transmission doivent être des flexibles métalliques ou de type haute pression. Tout véhicule effectuant un run en moins de 10,99 secondes (*6,99) ou à plus de 135 mph (217,2 km/h) et utilisant une transmission automatique doit être équipé d'un blindage de transmission conforme à la Spéc. SFI 4.1 et porter une étiquette en faisant foi. Un blindage de type «couverture», portant une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 4.1, est autorisé ; tout blindage d'un autre type doit incorporer deux (ou une seule, selon les instructions du constructeur) sangles de 3/4 de pouce (19,1 mm) sur 1/8 de pouce (3,2 mm), boulonnées de chaque côté du blindage et passant sous le carter de transmission ; sinon, le carter de transmission doit porter une étiquette de conformité à la Spéc. SFI 4.1. Autorisé dans toutes les classes lorsqu'une transmission automatique est utilisée.

Les voitures effectuant un run en 9,99 ou moins et à 135 mph (217,2 km/h) ou plus utilisant une transmission automatique Lenco Drive ou BRT doivent être équipées d'une plaque flexible conforme à la Spéc. SFI 29.1 et recouverte par un blindage de plaque flexible conforme à la Spéc. SFI 30.1. Les transmissions qui peuvent utiliser un frein de transmission pour le rapport le plus élevé doivent être équipées de deux interrupteurs de "contact momentané" (un pour armer le système, l'autre comme frein de transmission principal). Les bonbonnes de changement de vitesses pour commande pneumatique doivent porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bar), et être montées solidement (colliers de fixation ou accrochages par

All Front Wheel Drive or transverse-mounted applications using a clutch and running 11.49 or quicker, for which an SFI 6.1, 6.2, 6.3 or 9.1 flywheel shield is not commercially available, must be equipped with a flywheel shield made of 1/4-inch (6.35 mm) minimum thickness steel plate. Shield must surround the bellhousing completely except for area of bellhousing adjacent to differential and axle shaft. Shield may be multi-piece, with pieces bolted together using minimum 3/8-inch (9.53 mm) diameter Grade 5 or M10 class 8.8 bolts; may be attached to engine and/or bellhousing.

2.11 REAREND

Welded spider gear rearends prohibited in all classes. **Four-wheel drive permitted per class requirements; four-wheel-drive vehicles running quicker than 9.99 prohibited.** Aftermarket axles and axle-retention device mandatory on TF, FC, TMD, TMFC, Pro Stock and 10.99 (*6.99) or quicker ET cars; also mandatory on any car (regardless of class or ET) with a spool.

2.12 TRANSMISSION

All cars and trucks in competition except motorcycle or snowmobile powered dragsters, must be equipped with a reverse gear.

2.13 TRANSMISSION, AFTERMARKET PLANETARY

A transmission shield covering transmission and reverser that meets SFI Spec 4.1 is mandatory if engine burns nitromethane, methanol or is supercharged, or on any overdrive unit. Air shifter bottles must be stamped with CE or DOT -1800 pound (124 bar) rating (minimum), and be securely mounted (no tie wraps or hose clamps).

At least three bolts, 3/8-inch (9.53 mm) minimum, must be used to secure aftermarket planetary transmissions to bellhousing, except as noted in Top Fuel, Funny Car, Top Methanol Dragster and Top Methanol Funny Car.

2.14 TRANSMISSION, AUTOMATIC/FIA - ACCEPTED

Any non-OEM floor-mounted automatic transmission shifter must be equipped with a spring loaded positive reverse lockout device to prevent the shifter from accidentally being put into reverse gear. Functional neutral safety switch mandatory. All transmission lines must be metallic or high-pressure-type hose. All vehicles running quicker than 10.99 seconds (*6.99) or faster than 135 mph (217.2 km/h) and using an automatic transmission must be equipped with a transmission shield meeting SFI Spec 4.1 and labeled accordingly. «Blanket» type shield, appropriately labeled as meeting SFI Spec 4.1 permitted. All non blanket type shields must incorporate two (or one, per manufacturer's instructions) 3/4-inch (19.1 mm) x 1/8-inch (3.2 mm) straps that bolt to the shield on each side, and pass under the transmission pan, or transmission pan must be labeled as meeting SFI Spec 4.1. Permitted in all classes where an automatic transmission is used.

Cars 9.99 or quicker, and 135-mph (217.2 km/h) or faster using an automatic transmission, Lenco Drive, or BRT must be equipped with a flexplate meeting SFI Spec 29.1 and covered by a flexplate shield meeting SFI Spec 30.1. Transmission that can utilize a high-gear transbrake must be supported by the use of two momentary buttons (one to arm the system, second as the main transbrake). Air shifter bottles must be stamped with CE or DOT -1800 pound (124 bar) rating (minimum) and be securely mounted (i.e. no tie-wraps or hose clamps.)

bandes, surliures, etc., interdits).

Les transmissions qui peuvent utiliser un frein de transmission pour le rapport le plus élevé doivent être équipées de deux interrupteurs de «contact momentané» (un pour armer le système, l'autre comme frein de transmission principal).

Transmission that can utilize a high-gear transbrake must be supported by the use of two momentary buttons (one to arm the system, second as the main transbrake).

3 - FREINS ET SUSPENSION

3.1 FREINS

Les freins de toutes les voitures, quelle que soit leur classe, doivent être en bon état de fonctionnement, l'exigence minimale étant un système de freinage hydraulique à deux roues à l'arrière. Freins hydrauliques recommandés sur les quatre roues, ou comme spécifié dans les Règlements de Classe. Il est interdit de couper ou de tailler du métal pour alléger les plaques de renfort ou les tambours et/ou segments de frein, ou de percer des orifices de refroidissement ou d'allègement dans les rotors de freins à disque en fonte. Rotors en aluminium interdits (sauf à l'avant en FC et TMFC). Si un frein à main est utilisé, la poignée du frein doit être située à l'intérieur de la carrosserie de la voiture ou de l'habitacle et reliée au frein à pédale. Des commandes manuelles agréées par la FIA sont autorisées pour les personnes handicapées.

Les canalisations des freins doivent être en acier, à tresse métallique ou en flexible agréé DOT (DIN/ISO) et passer à l'extérieur du longeron, ou, dans le voisinage de la cloche d'embrayage du volant moteur, être protégées par un tube d'acier d'une longueur de 16 pouces (40,6 cm) et d'une épaisseur de paroi d'au moins 1/18 de pouce (3,2 mm), solidement monté ; ces canalisations ne doivent pas emprunter le tunnel de transmission.

Tous les canalisations de freins doivent être fixées au châssis selon la méthode agréée d'origine ; les tuyaux doivent avoir des supports de montage ; pas d'accrochage par bandes adhésives ou surliures etc. Sur toute voiture à moteur arrière, toutes les canalisations de freins doivent être protégées par un tube ou être à tresse métallique dans le voisinage du moteur. Toutes les pédales doivent être recouvertes d'un matériau antidérapant. Les systèmes de freinage automatiques et/ou secondaires sont interdits ; le fonctionnement des freins doit être sous le contrôle direct du pilote ; aucun dispositif électronique, pneumatique ou autre ne peut en aucune façon affecter ou assister le fonctionnement des freins. Les systèmes anti-blocage des freins de type agréé par la FIA (ABS) sont autorisés dans toutes les classes (contacter le bureau du Département Technique de la FIA). Si le système de frein comprend un interrupteur de pression différentielle, le verrouillage de canalisation installé sur les freins avant doit être muni d'un solénoïde en aval de cet interrupteur. Tous les verrouillages de canalisations (électriques ou hydrauliques) doivent pouvoir retourner d'eux-mêmes au mode de freinage normal.

3.2 AMORTISSEURS

Toute voiture en compétition doit être équipée d'un amortisseur efficace pour chaque roue suspendue. Qu'ils soient de type hydraulique ou à friction, les amortisseurs seront solidement montés et en bon état de fonctionnement. (Voir Règlements de Classe).

3.3 DIRECTION

Le système de direction doit être sûr et sans défauts. Toutes les parties soudées doivent être renforcées de manière visible. Seuls sont autorisés les systèmes de direction d'automobile conventionnels ; arbres de direction flexibles interdits.

Direction sur les roues arrière interdite, sauf si le véhicule a été construit initialement avec un tel système d'origine. Aucun système d'origine ne peut être modifié, manipulé ou utilisé de manière incompatible avec les spécifications du constructeur. Toutes les extrémités de biellettes doivent avoir un diamètre de 3/8 de pouce (9,53 mm) minimum, et être équipées de rondelles plates pour empêcher les paliers d'être arrachés (voir dessin 7). Tous les arbres, secteurs et boîtiers de direction doivent être montés sur le châssis ou sur la barre transversale appropriée ; ils ne peuvent en aucun cas être montés sur la cloche d'embrayage et/ou le blindage de l'adaptateur de la cloche, sur la plaque moteur ou sur la cloison pare-feu ; il est recommandé qu'ils soient montés derrière ceux-ci. Un arrêt secondaire de l'arbre de transmission doit être installé pour empêcher un arbre long de blesser le pilote en cas de choc frontal (par ex. : collier de fixation ou joint en U fixé par un goujon à la barre transversale,

3 - BRAKES & SUSPENSION

3.1 BRAKES

Brakes on each car, regardless of class, must be in good working order with two-wheel hydraulic brakes on rear wheels as a minimum requirement. Four-wheel hydraulic brakes are recommended, or as specified under Class Requirements. Lightening of backing plates, brake drums and/or brake shoes by cutting or trimming metal prohibited. Cooling or lightening holes may not be drilled in cast iron disc brake rotors. Aluminium rotors prohibited (except FC and TMFC front rotors). If hand brake is used, brake handle must be inside car's body or driver compartment and connected to footbrake. FIA-accepted hand controls for the physically challenged permitted.

Brake lines must be steel, steel braided or DOT (DIN/ISO) approved flexible and routed outside the frame rail, or enclosed in a 16-inch (40.6 cm) length of 1/8-inch (3.2 mm) minimum wall thickness steel tubing securely mounted where line(s) pass the flywheel bellhousing area and not routed in the driveline tunnel.

All brake lines must be attached to chassis as per OEM-style; hoses must have mounting brackets; no tie wraps, tape, etc. All brake lines on any rear-engine car must be protected inside of tubing or be braided steel construction where they pass the engine. All pedals must be covered with non-skid material. Automated and/or secondary braking systems prohibited; application and release of brakes must be a direct function of the driver; electronics, pneumatics or any other device may in no way affect or assist brake operation. FIA accepted mechanical anti-lock braking systems (ABS) permitted in all classes (contact FIA Technical Department office). If brake system includes a differential pressure switch, line-lock installed on front brakes must have solenoid installed after the differential switch. All line-locks (electric or hydraulic) must be self returning to normal brake operating mode.

3.2 SHOCK ABSORBERS

Each car in competition must be equipped with one operative shock absorber for each sprung wheel. Shock absorbers may be either hydraulic or friction type, securely mounted and in good working order. (See Class Requirements.)

3.3 STEERING

Each car's steering system must be secure and free of defects. All welded parts must have additional visible reinforcement. Only conventional automotive steering systems are permitted; flexible steering shafts prohibited.

Rear-wheel steering prohibited, unless vehicle was originally manufactured with an OEM system. An OEM system may not be modified, altered, or used in any manner inconsistent with manufacturer's specifications. All rod ends must be a minimum of 3/8-inch (9.53 mm) shank diameter and must be installed with flat washers to prevent bearing pull out (see drawing 7). All steering boxes, sectors and shafts must be mounted to the frame or suitable crossmember and cannot be mounted in any case to the bellhousing and/or bellhousing adapter shield, motor plate or firewall. It is recommended that they be mounted to the rear of same. A secondary steering shaft stop must be installed to prevent long steering shaft from injuring driver in case of frontal impact (i.e.: collar or U-joint pinned at crossmember, bracket, etc.). Commercially available quick-disconnect steering wheels permitted (except as noted in Class Requirements); adapter must be welded to the shaft. All fasteners must be of a positive

support, etc.). Volants à démontage rapide disponibles dans le commerce autorisés (sauf mention contraire dans les Exigences de Classe); l'adaptateur doit être soudé à l'arbre. Toutes les fixations doivent être des verrouillages de type positif (c'est-à-dire, sans glissement); pas de goupille à rotation ou à pression, pas de goupille à bille, pas de vis de positionnement, etc.

Colonne de direction inclinable approuvée par la FIA autorisée avec volant de direction amovible.

3.4 SUSPENSION

Toutes les voitures doivent avoir un système complet de suspension d'un type produit par un constructeur automobile (par ex. : ressorts, barres de torsion, etc.). Un avant rigide et/ou des essieux arrière sont autorisés si cela est indiqué dans les Règlements de Classe. Toutes les extrémités de biellettes doivent être équipées de rondelles plates d'un diamètre extérieur suffisant pour empêcher les paliers d'être arrachés. Les extrémités de biellettes creuses sont interdites. Les véhicules à trois roues ne sont admis à concourir en aucune classe. Les jambes de force ne sont pas exigées sur les essieux avant montés de manière rigide à 18 pouces (45,7 cm) ou moins de l'axe du pivot de fusée. Sur toute suspension avant utilisant un essieu rigide ou tubulaire, des jambes de force doivent être fixées au cadre.

3.5 EXTREMITES DE BIELLE DE BARRE DE TRACTION

L'exigence minimale pour les extrémités de bielles à l'avant de toutes les barres de traction de type échelle est de 3/4 de pouce (19,1 mm) d'acier. Une sangle d'extrémité de bielle pour maintenir cette barre en échelle, en cas de défaillance de l'extrémité de la bielle, est obligatoire dans toutes les classes. Tous les dispositifs de traction qui ne sont pas fixés à l'avant (c'est-à-dire barres de traction sous un ressort à lames arrière, etc.) doivent être équipés d'un étrier de ressort ou d'une sangle pour les empêcher d'entrer en contact avec la piste.

3.6 BARRES «WHEELIE»

La longueur des barres «wheelie» est limitée dans certaines classes (voir les Règlements de Classes). Toutes les barres «wheelie», quelle que soit la classe, doivent avoir des roues non-métalliques (par ex. : caoutchouc, plastique). Les barres «Wheelie» doivent tourner librement sur la ligne de départ, toute charge préalable est interdite. Les barres «Wheelie» doivent être fixes. Les réglages hydrauliques, pneumatiques, électroniques, etc. ainsi que tout réglage ou mouvement pendant le run est interdit. L'utilisation d'une roue équipée d'une barre «wheelie» comme palpeur de «cinquième roue» est interdite. Dessins 6 et 7

4 - CADRE

4.1 ALIGNEMENT

Chaque voiture en compétition, quelle que soit sa classe, doit avoir un alignement de roue suffisamment positif à l'avant pour garantir un maniement correct de la voiture à n'importe quelle vitesse.

4.2 LEST

Tel que permis dans les Règlements de Classe. Tout matériau utilisé dans le but d'augmenter le poids total d'une voiture doit être fixé en permanence à la structure de la voiture et ne pas s'étendre en arrière ou en avant de la carrosserie ou au-dessus des pneus arrière. Lest liquide ou en vrac interdit (tel que : eau, sacs de sable, pierres, sacs de grenaille, poids métalliques, etc.). Toute découverte de lest non fixé entraînera l'exclusion de l'épreuve, que l'infraction se soit produite au cours des qualifications ou des éliminatoires. Des sanctions supplémentaires pourront être infligées sur décision exclusive de la FIA. Des boîtes de lest (2 au maximum) faites de matériau d'1/8 de pouce (3,2 mm) (voir dessin 8) peuvent être fabriquées pour enfermer de petits objets tels que sacs de grenaille, barres de plomb, etc., à condition que la boîte et son contenu ne pèsent pas plus de 100 livres (45,4 kg) ou comme précisé dans les Règlements de Classe. La boîte doit être solidement fixée au châssis ou à la barre transversale de la voiture avec au minimum deux boulons d'acier d'1/2 pouce (12,7 mm) de diamètre. Tout liquide autre que le carburant du moteur, situé derrière la cloison pare-feu avant (sur une voiture à moteur avant), est considéré comme du lest, et interdit, excepté pour les réservoirs d'échangeurs contenant de l'eau et/ou de la glace uniquement. Les réservoirs doivent être des cellules de carburant conformes à la Spéc.

nature; no roll or pressed pins, no ball-lock pins, set screws, etc. FIA-accepted swing-away steering column permitted with removable steering wheel.

3.4 SUSPENSION

All cars must have a full suspension system of the type produced by an automobile manufacturer (i.e.: springs, torsion bars, etc.). Rigid-mount front and/or rear axles are permitted when so indicated in Class Requirements. All rod ends must be installed with flat washers of sufficient outside diameter to prevent bearing pullout. Hollow rod ends are prohibited. Three-wheel vehicles are not eligible for competition in any class. Radius rods are not required on front axles which are rigidly mounted 18-inches (45.7 cm) or less from king pin axis. Any front suspension using a beam or tubular axle must have radius rods attached to frame.

3.5 TRACTION BAR ROD ENDS

Minimum requirement for rod ends on the front of all ladder-type traction bars is 3/4-inch (19.1 mm) steel. A rod end strap to keep ladder bar secured in event of rod end failure mandatory in all classes. All traction devices that are not attached at front (i.e. slapper bars, etc.) must have a U-bolt or strap to prevent them from coming in contact with track.

3.6 WHEELIE BARS

Some classes limit length of wheelie bar - see Class Requirements. All wheelie bars, regardless of class, must have non-metallic wheels (i.e.: rubber, plastic). Wheelie-bar wheels must turn freely at starting line, any preload prohibited. Wheelie bars must be fixed. Hydraulics, pneumatics, electronics, etc. or any adjustment or movement during run, prohibited. Using wheelie bar wheels as «fifth wheel» sensing device prohibited. Drawings 6 and 7

4 - FRAME

4.1 ALIGNMENT

Each car in competition, regardless of class, must have sufficient positive front-end alignment to ensure proper handling of car at all speeds.

4.2 BALLAST

As permitted in Class Requirements. Any material used for the purpose of adding to a car's total weight must be permanently attached to the car's structure and must not extend behind or in front of the car's body or above the rear tires. No liquid or loose ballast permitted (i.e.: water, sandbags, rocks, shot bags, metal weights, etc.). Discovery of loose ballast will result in exclusion from the event, regardless of whether infraction occurs during qualifying or eliminations. Additional penalties may be imposed at the sole and absolute discretion of the FIA. Weight boxes (2 maximum) made of 1/8-inch (3.2 mm) material (see illustration - drawing 9) may be constructed to hold small items such as shot bags, lead bars, etc., as long as box and contents do not weigh more than 100 pounds (45.36 kg) or as outlined in Class Requirements. The box must be securely fastened to the car's frame or crossmember with at least two 1/2-inch (12.7 mm) diameter steel bolts. Any liquid other than engine fuel being used, located behind the front firewall, (on a front engine car) is considered ballast, and is prohibited, except for intercooler tanks that contain water and/or ice only. Tank must be SFI Spec 28.1 fuel cell of maximum 3 gallons capacity. Must be securely mounted to frame, frame member, or OEM floorpan. To permit «making a class» due to the difference in scale calibration, a maximum removable weight of 100 pounds (45.4 kg) (or as

SFI 28.1 d'une capacité maximale de 3 gallons. Ils doivent être solidement attachés au châssis, aux éléments du cadre ou au plancher d'origine. Afin de permettre à un véhicule de changer de classe grâce à la différence du calibrage d'échelle, un poids amovible maximal de 100 livres (45,4 kg) (ou tel que défini dans les Règlements de Classes) est autorisé. Ce poids amovible doit être solidement monté sur le châssis ou sur la structure du châssis par un minimum de deux boulons d'acier d'1/2 pouce (12,7 mm) de diamètre pour 100 livres (45,4 kg), ou par un boulon de 3/8 pouce (9,53 mm) pour 5 livres (2,3 kg). Colliers de fixation, câble, sangles, bande adhésive, accrochages par bandes, surliures, etc. destinés à fournir du poids ou du lest sont interdits. Pour la méthode de fixation, voir l'illustration. Les formes de lest autorisées sont : 1) Des planchers d'acier plus épais telle que de qualité 16 ou 18 (1,30 ou 1,00 mm) (qualité plus lourde et/ou plaque d'acier interdites) ; 2) Barres transversales de renforcement du châssis ; ou 3) Adjonction de matériau de protection tel que : arceaux de sécurité, blindage de volant moteur, etc. Si du lest supplémentaire est nécessaire, et est autorisé par les Règlements de Classe, il doit être fixé en permanence au châssis au moyen de deux boulons d'1/2 pouce (12,7 mm) de diamètre pour 100 livres (45,4 kg), les écrous étant soudés aux boulons. La quantité maximale de lest amovible et/ou permanent est de 500 livres (227 kg), quelle que soit la classe.

outlined in Class Requirement) is permitted. Removable weight must be securely mounted to the frame or frame structure by a minimum of two 1/2-inch (12.7 mm) diameter steel bolts per 100 pounds (45.4 kg) , or one 3/8-inch (9.53 mm) bolt per 5 pounds (2.3 kg). Hose clamps, wire, strapping, tape, tie wraps etc. for securing weight or ballast prohibited. See illustration for attachment method. Permitted forms of ballast are: 1) Heavier gauge steel floors such as 16 or 18-gauge (1.30 or 1.00 mm) (heavier gauge and/or plate steel prohibited); 2) Frame reinforcing crossmembers; or 3) The addition of protective equipment such as roll bars, flywheel shield, etc. If additional ballast is needed, and is permitted according to class requirements, it must be permanently attached to frame, bolted with two 1/2-inch (12.7 mm) diameter bolts per 100 pounds (45.4 kg), with nuts welded to bolts. Maximum amount of removable and/or permanent ballast, regardless of class, is 500 pounds (227 kg).

4.3 DEFLECTEUR

Toutes les voitures à moteur arrière doivent être équipées d'une plaque de déflexion pour isoler du moteur le pilote et le réservoir d'essence. Pour les spécifications des Top Fuel et des Top Methanol Dragster, voir Exigences de Classe. Cette plaque doit être faite d'aluminium d'au moins 1/8 de pouce (3,2 mm), ou d'acier ou de titane de 0,060 pouce (1,5 mm). Elle doit s'étendre de la poulie de compresseur supérieure à la poulie inférieure et, sur les voitures à moteur compressé, être au moins d'1 pouce (2,54 cm) plus large que chaque poulie. Les autres voitures doivent avoir une plaque s'étendant de la hauteur de l'épaule au bas du châssis. Sur toute configuration fermée moteur/pilote, une cloison complète doit être installée, qui isole complètement le pilote du moteur. La fixation minimale pour une plaque de déflexion est de 5 boulons de Grade 5 (ou Classe 8.8), de 5/16 de pouce (7,9 mm). Voir 1.1, SYSTEME DE REFROIDISSEMENT, voir exigences supplémentaires. Dessin 9

4.3 DEFLECTOR PLATE

All rear-engine cars must have a deflector plate to protect driver and fuel tank from engine. For Top Fuel and Top Methanol Dragster specifications, see Class Requirements. Plates must be made of minimum 1/8-inch (3.2 mm) aluminum or .060-inch (1.5 mm) steel or titanium. Must extend from top blower pulley to bottom pulley and be at least 1-inch (2.5 cm) wider than each pulley for supercharged cars. Other cars must have plate covering from shoulder height to bottom of chassis. On any enclosed engine / driver configuration a full bulkhead must be installed completely sealing the driver from the engine. Minimum attachment for any plate is four 5/16-inch (7.9 mm), Grade 5 (or Class 8.8) bolts. See 1.1 COOLING SYSTEM for additional requirements.

Drawing 9

4.4 CHASSIS

Les châssis TF, FC, PS, TMD, TMFC et les châssis atteignant 9.99 (*6.39) ou moins en ET (voir Règlements de Classe) doivent porter une étiquette de châssis indiquant ce numéro avant de participer à une épreuve de la FIA. Les certificats de châssis sont disponibles auprès des ASN. Le meulage des soudures est interdit. Toutes les soudures en bout doivent être renforcées de manière visible (c'est-à-dire manchon et soudure sur toute la circonférence). La pressurisation de longerons d'un arceau ou d'une cage de sécurité au lieu de bonbonnes d'air est interdite. Renfort visible autour de tout trou dans le châssis quelle que soit sa Spéc. SFI (pas seulement la cage de sécurité), obligatoire. Le renfort doit avoir au moins la même surface de section transversale que le trou, être en chrome-molybdène d'une épaisseur d'au moins 0,049» (1,2 mm), et être soudé tout autour de l'extérieur. Tous les châssis des Top Methanol Dragsters et des Top Fuel dragsters doivent comporter un tube standard pour crochet de remorquage afin de faciliter l'enlèvement au cas où le véhicule ne quitterait pas la piste par ses propres moyens. Voir 4.10, ARCEAUX DE SECURITE, et 4.11, CAGES DE SECURITE. Dessin 9A

4.4 FRAMES

TF, FC, PS, TMD, TMFC, and 9.99 (*6.39) or quicker ET chassis (see Class Requirements) must have a serialized chassis sticker affixed to frame before participating in any FIA event. Chassis certifications are available through ASN. Grinding of welds prohibited. All butt welds must have visible reinforcement (i.e. sleeve and rosette welds). Pressurization of frame rails, roll bar or roll cage in lieu of air bottles is prohibited. Visible reinforcement around any hole in any SFI spec chassis (not just the roll cage) mandatory. Reinforcement must be of at least the same cross sectional area as the hole, at least .049 inch (1.2 mm) thick chrome moly and completely welded around the outside. All Top Methanol Dragster and Top Fuel dragster chassis must incorporate standardized tow hookup tube for ease of removal in the event vehicle does not clear the racetrack under its own power. See 4.10 ROLL BARS and 4.11 ROLL CAGES. Drawing 9A

4.5 GARDE AU SOL

Au minimum 3 pouces (7,6 cm) de l'avant de la voiture à 12 pouces (30,5 cm) derrière l'axe des essieux avant, 2 pouces (5,1 cm) pour le reste de la voiture, à l'exception du carter d'huile et des tuyaux d'échappement lorsqu'ils sont autorisés. Lorsque c'est autorisé par les Règlements de Classe, les dispositifs utilisés à des fins anti-rotatives (par exemple les barres «wheelie») sont exemptés de cette règle de garde au sol de 2 pouces (5,1 cm).

4.5 GROUND CLEARANCE

Minimum 3-inches (7.6 cm) from front of car to 12-inches (30.5 cm) behind centerline of front axle, 2-inches (5.1 cm) for remainder of car, except oil pan and exhaust headers where permitted. When permitted under Class Requirements, devices used for anti-rotation purposes (i.e.: wheelie bars) are exempt from the two-inch (5.1 cm) clearance rule.

4.6 CERTIFICATS D'ESSAIS NON DESTRUCTIFS

Un certificat d'inspection d'essai non destructif peut être exigé par le commissaire technique pour toute partie modifiée ou soudée.

4.6 NON-DESTRUCTIVE TEST CERTIFICATES

Non-destructive test inspection certificates may be required by the scrutineer on any altered or welded parts.

4.7 MOYENS DE FIXATION

Les colliers de fixation et accrochages par bandes, surlieurs, etc., ne peuvent être utilisés que pour soutenir les tuyaux et les câbles ; tous les autres éléments doivent être soudés, boulonnés, retenus par des brides de type aviation, etc. Tous les boutons autobloquants doivent être en métal. Tous les boutons autobloquants peuvent être peints d'une couleur quelconque sur le dessus, mais ils doivent être BLANCS ou ARGENTES UNIQUEMENT sur l'autre face. Cette règle s'applique à TOUTES les voitures dans TOUTES les classes.

4.8 PARACHUTES

Si les Règlements de Classe l'exigent, un parachute de freinage produit par un fabricant reconnu de parachutes de dragsters de compétition est obligatoire. Les commissaires techniques peuvent vérifier si la manœuvre du parachute est correcte, et repérer les suspentes usées ou effilochées, les calottes déchirées ou sales, et les parachutes d'extraction usés ou déchiquetés. Les sacs de parachute devraient être montés solidement sur le tube du châssis ou sur une autre membrane appropriée, à 1 pouce en arrière maximum (2,5 cm). Le boîtier de déclenchement doit être monté à 12 pouces maximum (30,5 cm) du sac du parachute, d'une manière permettant au câble intérieur de déclencher le parachute. S'il y a compression et/ou du nitrométhane est utilisé comme carburant, le sac du parachute et les suspentes non retenues dans un sac doivent être obligatoirement protégés par du matériau ignifuge, depuis le point de montage jusqu'au sac. Les parachutes de dragsters doivent avoir leurs propres fixations indépendantes. L'utilisation de goupilles de verrouillage à bille pour le montage du parachute est interdite. Voir les Règlements de Classe concernant l'utilisation de deux parachutes. Ces applications exigent des points d'ancrage des suspentes séparés pour chaque système de parachute. Dessins 10 et 11

4.9 SUPPORT DE PIGNON

Toute voiture utilisant un arbre de transmission découvert doit avoir des barres de poussée ou de traction ou quelque autre support de pignon approprié pour empêcher la rotation du carter de couple final.

4.10 ARCEAUX DE SECURITE

Tout arceau de sécurité doit se trouver à 6 pouces (15,2 cm) maximum de l'arrière ou du côté de la tête du pilote, et s'étendre : - en hauteur, à au moins 3 pouces (7,6 cm) au-dessus du casque du pilote assis normalement au volant, et en largeur, au moins autant que les épaules du pilote, ou à 1 pouce maximum (2,5 cm) de la portière du pilote.

Cet arceau doit être adéquatement soutenu, par exemple par un renfort transversal, pour empêcher son effondrement vers l'avant ou sur les côtés. Les renforts arrière doivent avoir le même diamètre et la même épaisseur de paroi que l'arceau de sécurité, et intersecter celui-ci à un point situé à 5 pouces maximum (12,7 cm) de son sommet. **La barre transversale et les renforts arrière doivent être soudés à l'arceau principal.** Un longeron doit passer sur le côté du pilote, à un niveau situé entre l'épaule et le coude. Barres latérales amovibles. Toute structure de cage doit incorporer une entretoise croisée pour renforcer les sièges et pour offrir un point d'ancrage au harnais d'épaule. Cette entretoise croisée doit être installée à 4 pouces maximum (102 mm) au-dessous, et non au-dessus, des épaules du pilote ou de la barre latérale. Sur tous les véhicules à châssis d'origine, l'arceau de sécurité doit être fixé au châssis ; l'installation de raccords de châssis sur des voitures à carrosserie unique ne constitue pas un châssis et il n'est donc pas nécessaire que dans ce cas l'arceau de sécurité soit fixé au châssis. Sur les voitures à carrosserie unique avec plancher et cloison pare-feu de série (passages de roue autorisés), l'arceau pourra être fixé au sommet et à la base du plancher au moyen de plaques d'acier de 6 pouces (15,2 cm) sur 6 pouces (15,2 cm) sur 0,125 pouce (3,2 mm) boulonnées ensemble par au moins quatre boulons et écrous de 3/8 de pouce (9,53 mm), ou l'arceau principal devra être soudé au longeron de seuil de porte par des plaques de renfort de 0,125 pouce (3,2 mm). Toute soudure sur du tube en chrome molybdène 4130 doit être effectuée selon un procédé Heliarc agréé TIG, et toute soudure sur de l'acier doux (ou ST51) selon un procédé par avancée de fil agréé MIG ou Heliarc agréé TIG. La soudure doit être libre de scories comme de porosité. Tout meulage de soudure est interdit. Voir Dessin 12.

L'arceau doit être rembourré à tout endroit avec lequel le casque du pilote pourrait entrer en contact lorsqu'il est assis au volant.

4.7 MOUNTING HARDWARE

Hose clamps and tie wraps may only be used to support hoses and wires; all other components must be welded, bolted, aircraft clamped etc. All self-locking fastener buttons must be metallic. All self-locking fastener buttons may be painted any color on their face, but must be WHITE or SILVER ONLY under the face. This rule applies to ALL cars in ALL classes.

4.8 PARACHUTES

If outlined in Class Requirements, mandatory to have a braking parachute produced by a recognized drag racing parachute manufacturer. Scrutineers may observe the proper operation of the parachute and inspect for worn or frayed shroud lines, ripped or dirty canopies and worn or ragged pilot chutes. Parachute cable housings should be mounted solidly to frame tube or other suitable member no further back than 1-inch (2.5 cm). The release housing must be attached within 12-inches (30.5 cm) of the parachute pack and in a manner that will allow the inner cable to release the chute. When supercharged and/or using nitromethane as a fuel, it is mandatory that the parachute pack and unpacked shroud lines be protected with fire-resistant material from the mounting point into the pack. Parachutes must have their own independent mounting. The use of ball-lock pins for parachute mounting prohibited. See Class Requirements regarding use of two parachutes. Such applications require separate shroud-line mounting points for each parachute system. Drawings 10 and 11

4.9 PINION SUPPORT

All cars using an open driveline must have radius arms, traction bars or some suitable pinion support to prevent rearend housing rotation.

4.10 ROLL BARS

All roll bars must be within 6-inches (15.2 cm) of the rear, or side, of the driver's head, extend

- in height at least 3-inches (7.6 cm) above the driver's helmet with driver in normal driving position, and be at least as wide as the driver's shoulders or within 1-inch (2.5 cm) of the driver's door.

Roll bar must be adequately supported or cross-braced to prevent forward or lateral collapse of roll bar. Rear braces must be of the same diameter and wall thickness as the roll bar and intersect with the roll bar at a point not more than 5-inches (12.7 cm) from the top of the roll bar. **Crossbar and rear braces must be welded to main hoop.** Sidebar must be included on driver's side. The side bar must pass the driver at a point midway between the shoulder and elbow. Swingout-sidebar permitted. All roll bars must have in their construction a cross bar for seat bracing and as the shoulder harness attachment point; cross bar must be installed no more than 4 inches below, and not above, the driver's shoulders or to side bar. All vehicles with OEM frame must have roll bar attached to frame; installation of frame connectors on unibody cars does not constitute a frame and therefore it is not necessary to have the roll bar attached to the frame. Unibody cars with stock floor and firewall (wheel tubs permitted) may attach roll bar with 6-inch (15.2 cm) x 6-inch (15.2 cm) x .125-inch (3.2 mm) steel plates on top and bottom of floor bolted together with at least four 3/8-inch (9.53 mm) bolts and nuts, or weld main hoop to rocker sill area with .125-inch (3.2 mm) reinforcing plates. All 4130 chrome moly welding must be done by approved TIG Heliarc process; mild steel (or ST51) welding must be approved MIG wire feed or approved TIG heliarc process. Welding must be free of slag and porosity. Any grinding of welds prohibited. See illustration (Drawing 12).

Roll bar must be padded anywhere driver's helmet may contact it while in driving position. Adequate padding must have minimum

Le rembourrage approprié doit avoir une compression minimale d'1/4 de pouce (6,35 mm) ou répondre à la Spéc. SFI 45.1.

Toutes les voitures effectuant un run à 180 mph ou plus, Spéc. SFI 45.1 obligatoire.

1/4-inch (6.35 mm) compression or meet SFI Spec 45.1.

All cars running 180-mph or faster, SFI Spec 45.1 mandatory.

4.11 CAGE DE SECURITE

Toute structure de cage doit être conçue de manière à essayer de protéger le pilote dans toutes les directions, sur 360°. Toute soudure sur du chrome molybdène 4130 doit être effectuée selon un procédé Heliarc agréé TIG, et toute soudure sur de l'acier doux selon un procédé par avancée de fil agréé MIG ou Heliarc agréé TIG. La soudure doit être libre de scories comme de porosité. Tout meulage de soudure est interdit. Dépôt de métal sur le châssis interdit pour tout véhicule construit après le 1/1/2003 ; peinture autorisée. En outre, la cage de sécurité doit être rembourrée à tout endroit avec lequel le casque du pilote pourrait entrer en contact lorsqu'il est assis au volant. Le rembourrage des Pro Modified, TMD, TMFC, Pro Stock, Funny Cars, Top Fuel et de toute autre voiture effectuant un run à 180 mph (305 km/h) ou plus doit répondre à la Spéc. 45.1. [Voir illustrations.](#)

4.11 ROLL CAGE

All cage structures must be designed in an attempt to protect the driver from any angle, 360-degrees. All 4130 chrome-moly tube welding must be done by approved TIG heliarc process; mild steel tube welding must be approved MIG wire feed or TIG heliarc process. Welding must be free of slag and porosity, any grinding of welds prohibited. Plating of chassis prohibited for all cars manufactured after 1/1/2003; painting permitted. Additionally, roll cage must be padded any where the driver's helmet may contact it while in the driving position. Pro Modified, TMD, TMFC, Pro Stock, Funny Car & Top Fuel, and any car running 180 mph (305 km/h) or faster, padding must meet SFI Spec 45.1. [See illustrations.](#)

Voitures ouvertes (voir illustrations) :

Lorsque le pilote est assis normalement au volant d'une voiture à carrosserie ouverte, son casque doit se trouver devant la cage de sécurité, à 3 pouces (76 mm) au moins. S'il n'y a pas de barre transversale au-dessus des jambes du pilote, une sangle ou un dispositif doit les empêcher de dépasser du châssis. Sur les dragsters à moteur à l'avant, les montants du siège et les supports du dossier doivent être disposés de telle manière qu'une surface plane que l'on ferait passer par-dessus l'une ou l'autre des deux barres adjacentes n'entrerait pas en contact avec le siège du pilote ou le volume contenant le pilote. Des montants supplémentaires, de 30° max. par rapport à la verticale, doivent être ajoutés jusqu'à ce que ce critère soit satisfait. Lorsque des conceptions de montant non verticales ou de baie latérale en «W» inclinée sont utilisées (c'est-à-dire de montants disposés à un angle supérieur à 30° par rapport à la verticale), les diagonales de cage de sécurité adjacentes doivent être de la taille exigée pour les montants. Les montants du montage du moteur et/ou du pont arrière (sauf sur les dragsters à moteur arrière) peuvent être constitués de tubes rectangulaires, de 1 pouce 3/4 x 1 pouce x 0,58 pouce (44,5 mm x 25,4 mm x 1,5 mm) de chrome-molybdène ou d'acier doux minimum. Pour tous les véhicules devant se conformer aux [Spécifications SFI 2.3K, 2.1, 2.2B, 2.4B, 2.5B, 2.6, 2.7B et 10.1E](#), les barres supérieures de la cage de sécurité doivent avoir des protections de tête/casque en tube rond d'1 x 0,058 pouce (25,4x1,5 mm) sur tous les nouveaux châssis ou au moment de la re-certification.

Voitures entièrement carrossées (voir illustration) : Lorsque le pilote est assis normalement au volant d'une voiture à carrosserie fermée, son casque doit se trouver devant l'arceau principal. Si le casque se trouve en arrière ou au-dessous de l'arceau principal, des tubes supplémentaires, de même taille et épaisseur que ceux de la cage de sécurité, doivent être ajoutés pour la protection du pilote. L'arceau principal peut être incliné vers l'arrière ou vers l'avant, mais le pilote doit être totalement entouré par les éléments de cage de sécurité exigés. Sur les voitures monocoques avec plancher et cloison pare-feu de série (passages de roue autorisés), la cage de sécurité pourra être boulonnée ou soudée au plancher / caisson au moyen de plaques d'acier de 6 pouces x 6 pouces x 0,125 pouce (152 x 152 x 3,2 mm) conformes aux exigences en matière de fixation de l'arceau du paragraphe 4.10. A moins d'une fixation à un plancher ou un cadre d'origine, les exigences minimales pour un élément du cadre auquel un arceau est attaché sont 1 pouce 5/8 (41,2 mm) x 0,118 pouce (3,0 mm) d'acier doux ou par 0,083 pouce (2,1 mm) de chrome-molybdène pour une section circulaire, et/ou 2 pouces x 2 pouces x 0,058 pouce (50,8 x 50,8 x 1,5 mm) d'acier doux ou de chrome-molybdène pour une section rectangulaire.

Toute structure de cage doit incorporer une entretoise croisée pour renforcer les sièges et pour offrir un point d'ancrage au harnais d'épaule. Cette entretoise croisée doit être installée à 4 pouces maximum (102 mm) au-dessous, et non au-dessus, des épaules du pilote ou de la barre latérale. Tous les supports arrière exigés doivent être disposés à un angle minimal de 30° par rapport à la verticale, et doivent être soudés. La barre latérale doit passer devant le pilote à un point situé à mi-chemin entre l'épaule et le coude.

Open Bodied cars (see illustrations)

When driver is in driving position in an open bodied car, roll cage must be at least 3-inches (76 mm) in front of helmet. Cars without crossmember above driver's legs must have a strap or device to prevent legs from protruding outside chassis. On front-engine dragster, seat uprights and back braces must be arranged such that a flat surface passed over and two adjacent members will not contact the driver seat or containment. Additional uprights, max 30-degrees from vertical, must be added until this criteria is satisfied. When non-vertical upright or «running W» side bay designs are used (i.e., uprights installed at greater than 30-degrees from vertical), adjacent roll cage diagonals must be the same size as that required for the upright. Motor mount and/or rear end uprights (except rear engine dragster) may be rectangular tubing, 1 3/4-inch x 1-inch x .058-inch (44.5 x 25.4 x 1.5 mm) CM or MS minimum. For all vehicles required to meet [SFI Specification 2.3K, 2.1, 2.2B, 2.4B, 2.5B, 2.6, 2.7B and 10.1E](#), the upper roll-cage members must have head/helmet guards of one-inch (25.4 mm) by .058-inch (1.5 mm) round tube on all new chassis or at scheduled recertification.

Full Bodied Cars (see illustration)

On full bodied car, with driver in driving position, helmet must be in front of main hoop. If helmet is behind or under main hoop, additional tubing same size and thickness as roll cage must be added to protect driver. Main hoop may be laid back or forward but driver must be encapsulated within the required roll cage components. On unibody cars with stock floor and firewall (wheel tubs permitted), the roll cage may be bolted or welded to the floor/rocker box via 6-inch x 6-inch x .125-inch (152 x 152 x 3.2 mm) steel plates similar to the roll-bar attachment requirements of paragraph 4.10. Unless attaching to OEM floor or frame, the minimum requirements for a frame member to which a roll-cage member is attached are 1 5/8-inch (41.2 mm) x .118-inch (3.0 mm) MS or .083-inch (2.1 mm) CM round and/or 2-inch x 2-inch x .058 (50.8 x 50.8 x 1.5 mm) MS or CM rectangular.

All cage structures must have in their construction cross bar for seat bracing and as the shoulder harness attachment point; cross bar must be installed no more than 4-inches (102 mm) below, and not above, the driver's shoulders or to side bar. All required rear braces must be installed at a minimum angle of 30-degrees from vertical, and must be welded in. Side bar must pass the driver at a point midway between the shoulder and elbow.

A moins qu'un longeron de châssis d'origine ne soit situé au-dessous et à l'extérieur des jambes du pilote (par ex. Chevy '55, Corvette '65, etc.), une barre de dessous de porte ou de seuil d'au moins 1 pouce 5/8 (41,2 mm) x 0,083 (2,1 mm) de chrome-molybdène ou 0,118 (3,0 mm) d'acier doux ou 2 pouces x 2 pouces x 0,058 pouce (50,8 x 50,8 x 1,5 mm) de chrome-molybdène ou d'acier doux, rectangulaire, est obligatoire sur toute voiture ayant un plancher ou un caisson modifiés à l'intérieur des montants de la cage de sécurité (ouverture de 6 pieds carrés (56 dm²) - pour l'entretien de la transmission - non comprise). Le dessous de porte doit être installé au-dessous et à l'extérieur des jambes du pilote, et il doit être fixé à l'arceau principal, à l'arceau avant, au châssis, au prolongement de châssis ou à une diagonale latérale. Il ne peut pas être fixé au support de bras latéral oscillant. S'il est fixé à la diagonale latérale à plus de 5 pouces (127 mm) (bord à bord) du support avant de la cage de sécurité ou de l'arceau principal, un support/gousset d'1 pouce 5/8 (41,2 mm) x 0,083 pouce (2,1 mm) de chrome-molybdène ou de 0,118 (3,0 mm) d'acier doux est obligatoire entre la diagonale et le support avant de la cage de sécurité ou l'arceau principal.

Bras latéral oscillant admis sur voiture d'origine entièrement carrossée avec E.T. de 8,50 et plus. Les conditions suivantes (a à d) sont exigées sur toutes les voitures :

- 1 pouce 5/8 (41,2 mm) de diamètre extérieur x 0,083 pouce (2,1 mm) (chrome-molybdène) ou 0,118 pouce (3,0 mm) (acier doux) minimum. Les boulons / goujons doivent être en acier de 3/8 de pouce (9,5 mm) minimum, et à double cisaillement à chaque extrémité.
- Crochet(s) de levage mâle(s) ou femelle(s) autorisés. Le crochet mâle doit utiliser deux supports d'1/8 de pouce (3,2 mm) (chrome-molybdène ou acier doux), soudés à chaque montant de la cage de sécurité ; le crochet femelle doit utiliser un support d'une épaisseur minimale d'1/8 de pouce (3,2 mm) (chrome-molybdène ou acier doux), soudé à chaque montant de la cage de sécurité. Les goujons doivent se trouver à 8 pouces (204 mm) maximum de la partie verticale de l'arceau avant comme de l'arceau principal. Un dispositif de support hémisphérique doit être soudé à la partie verticale de l'arceau principal (côté intérieur) ou à la partie supérieure du bras oscillant (côté extérieur), consistant en une paroi d'au moins 0,118 pouce (3,0 mm) (chrome-molybdène ou acier doux) s'étendant à au moins 1 pouce 5/8 (41,2 mm) du milieu des goujons. Un crochet utilisant un élément mâle d'une épaisseur minimale de 0,350 pouce (8,90 mm) et deux éléments femelles d'une épaisseur minimale de 0,175 pouce (4,45 mm) peut utiliser un boulon de grade 5 de 1/2 pouce (12,7 mm) de diamètre, et ne nécessite pas de dispositif de renforcement hémisphérique.
- Il est autorisé d'utiliser des manchons coulissants d'1 pouce 3/8 (35 mm) x 0,083 pouce (2,1 mm) de chrome-molybdène ou 0,118 pouce (3,0 mm) d'acier doux, avec un engagement minimal de 2 pouces (51 mm), au lieu de goujon / hémisphère supérieur.
- Le matériau autour de chaque trou de boulon / de goujon dans le bras oscillant doit avoir au moins le diamètre du trou.

Pour la certification des châssis, et sur toutes les voitures nécessitant une cage de sécurité :

Si la cloison pare-feu d'origine autorisée a été modifiée (de plus de 1 pied carré - 930 cm² - pour le retrait de la transmission, éléments boulonnés non compris), une barre inférieure de pare-brise ou de tableau de bord en chrome-molybdène 4130 de 1 pouce 1/4 x 0,58 pouce (32 mm x 1,5 mm) ou en acier doux de 1 pouce 1/4 x 0,118 pouce (32 x 3,00 mm), reliant les supports avant de la cage de sécurité, est obligatoire.

4.12 EMPATTEMENT

Minimum : 90 pouces (2,286 m), à moins que la voiture n'ait un moteur d'origine à l'emplacement d'origine, et qu'elle soit plus courte qu'à l'origine, ou comme mentionné dans les Règlements de Classes. Variation maximale de l'empattement de gauche à droite : 1 pouce (2,5 cm), sauf mention contraire dans les Règlements de Classe.

5 - PNEUS ET ROUES

5.1 PNEUS

Les pneus seront contrôlés visuellement du point de vue de la condition, de la pression, etc. ; avant un run, ils devront être considérés libres de tout défaut par le commissaire technique. Tous les pneus routiers doivent avoir une profondeur de sculpture d'1/16 de pouce (1,6 mm) minimum.

Unless an O.E.M. frame rail is located below and outside of driver's legs (i.e. '55 Chevy, '65 Corvette, etc.) a rocker or sill bar, minimum 1 5/8-inch (41.2 mm) x .083 (2.1 mm) CM or .118 (3.0 mm) MS or 2-inch x 2-inch x .058-inch (50.8 x 50.8 x 1.5 mm) CM or MS rectangular, is mandatory in any car with a modified floor or rocker box within the roll cage uprights (excluding six square feet of transmission maintenance opening). Rocker bar must be installed below and outside of driver's legs, and must tie into the main hoop, the forward hoop, frame, frame extension or side diagonal. Rocker bar may not tie into swing out side bar support. If rocker bar ties into side diagonal more than 5-inches (127 mm) (edge to edge) from forward roll cage support or main hoop, a 1 5/8-inch (41.2 mm) x .083 (2.1 mm) CM or .118 (3.0 mm) MS brace/gusset is mandatory between the diagonal and forward roll cage support or main hoop.

Swing out side bar permitted on O.E.M. full bodied car 8.50 E.T. and slower. The following requirements (a through d) are enforced on all cars:

- 1 5/8-inch (41.2 mm) O.D. x .083-inch (2.1 mm) (CM) or .118-inch (3.0 mm) (MS) minimum. Bolts / pins must be 3/8-inch (9.5 mm) diameter steel, minimum and in double shear at both ends.
- Male or female clevis(es) permitted. Male clevis must use two minimum 1/8-inch (3.2 mm) thick brackets (CM or MS) welded to each roll cage upright; female must use minimum 1/4-inch (5.4 mm) thick bracket (CM or MS) welded to each roll cage upright. Pins must be within 8-inches (204 mm) of the vertical portion of both the forward and main hoops. A half cup backing device must be welded to the vertical portion of the main hoop (inward side) or the upper end of the swing out bar (outward side), minimum .118-inch (3.0 mm) wall (CM or MS) extending at least 1 5/8-inch (41.2 mm) past the center of the pins. A clevis assembly utilizing a minimum .350-inch (8.90 mm) thick male component and two minimum .175-inch (4.45 mm) thick female components may use a 1/2-inch (12.7 mm) diameter grade 5 bolt, and does not require a half cup backing device.
- Sliding sleeves of 1 3/8-inch (35 mm) x .083-inch (2.1 mm) CM or .118 (3.0 mm) MS, with minimum 2-inch (51 mm) engagement, are permitted in lieu of the upper pin/cup.
- All bolt/pin holes in the swing out bar must have at least one hole diameter of material around the outside of the hole.

For chassis certification, and on all cars requiring a roll cage:

If the O.E.M. firewall has been modified (in excess of 1 square foot (929 cm²) for transmission removal, not including bolted in components) a lower windshield or dash bar of 1 1/4 x .058-inch (32 x 1.5 mm) 4130 chrome moly or 1 1/4 x .118-inch (32 x 3.0 mm) mild steel is mandatory connecting the forward cage supports.

4.12 WHEELBASE

Minimum 90-inches (2.286 m), unless car has original engine in original location and is shorter than original, or noted in the class requirements. Maximum wheelbase variation from left to right is 1-inch (2.5 cm), unless otherwise noted in Class Requirements.

5 - TIRES & WHEELS

5.1 TIRES

Tires will be visually checked for condition, pressure, etc., and must be considered free of defects by the scrutineer prior to any run. All street tires must have a minimum of 1/16-inch (1.6 mm) tread depth.

Les pneus de secours temporaires et les pneus agricoles ou de remorque sont interdits. Capuchons de valves métalliques vissables obligatoires sur les pneus sans chambre, à l'avant et à l'arrière, pour les voitures effectuant un run en 11,99 (*7,49) ou moins.

Temporary spares, space saver spares, farm implement or trailer tires prohibited. Metal screw-in valve stems mandatory in tubeless tires, front and rear, on cars running 11.99 (*7.49) or quicker.

5.2 ROUES

L'utilisation de roues de style "spinner" ou toute conception de roue incorporant des pièces mobiles lorsque le véhicule est en mouvement ou à l'arrêt est interdite.

Les couvre-moyeux ne sont autorisés à aucun moment. Il en va de même pour les fixations de roues desserrées, les roues fêlées, les trous de fixation de roues usés ou trop grands, les axes, les écrous d'essieux, les goupilles fendues, etc. en mauvais état. Chaque voiture en compétition doit être équipée de roues d'automobile d'un diamètre minimal de 12 pouces (30,5 cm), sauf mention contraire dans les Règlements de Classe. Les roues de motocyclette ou les roues fils légères de type automobile doivent être équipées de rayons d'acier d'un diamètre minimal de 0,100 pouces (2,5 mm), correctement croisés pour fournir le maximum de résistance. Tous les trous de rayons sur la jante et le moyeu doivent être occupés ; interdiction d'omettre des rayons pour alléger la roue. L'engagement du filetage de tous les goujons de roue dans l'écrou doit être supérieur ou égal au diamètre du goujon. Ce n'est pas la longueur du goujon qui détermine l'acceptation du montage, mais la longueur de l'engagement entre le goujon et la partie hexagonale de l'écrou. (Exemple : un goujon de 7/16 de pouce doit être parfaitement engagé dans les filets de la partie hexagonale de l'écrou sur au moins 7/16 de pouce.) Écrous d'acier obligatoires.

Élargisseur de voie autorisé. L'élargisseur sera soit centré sur le moyeu, soit sur les goujons, et doit s'adapter avec le minimum de jeu pour garder la concentricité. L'élargisseur ne doit pas réduire l'engagement minimum des filetages en dessous des limites légales (voir exemple ci-dessus). L'utilisation de plusieurs élargisseurs sur une même roue est interdite. Largeur de jante maximale sur toutes les voitures : 16 pouces. Aucun disque ou couvercle de roue arrière autorisé, dans aucune catégorie. Les roues arrière des Top Fuel et des Funny Cars doivent être conformes à la Spéc. SFI 15.3. Les Pro Stock, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car et Pro Modified doivent être conformes au minimum à la Spéc. SFI 15.1. Dessin 18

5.2 WHEELS

The use of «spinner» style wheels or any wheel design that incorporates movable pieces while vehicle is in motion or stationary are prohibited.

Hubcaps are not allowed at any time, nor are loose lugs, cracked wheels, worn or oversize lug holes, and condition of spindles, axle nuts, cotter pins, etc. in bad condition. Each car in competition must be equipped with automotive type wheels with a minimum 12-inches (30.5 cm) of diameter unless Class Requirements stipulate otherwise. Motorcycle wheels or lightweight automotive wire wheels must be equipped with .100-inch (2.5 mm) minimum diameter steel spokes, properly cross-laced to provide maximum strength. All spoke holes in rim and hub must be laced. Omissions to lighten wheels prohibited. The thread engagement on all wheel studs to the lug nut must be equivalent to or greater than the diameter of the stud. Length of the stud does not determine permissibility; length of the engagement between the stud and hex portion of the lug determines permissibility. (Example: A 7/16-inch stud must be thoroughly engaged through the threads in hex portion of the lug a minimum of 7/16-inch.) Steel lug nuts mandatory.

Wheel spacer permitted. Spacer to be either hub-centric or lug-centric and must fit with minimal clearance to retain concentricity. The wheel spacer must not reduce the minimum allowable thread engagement below the legal limits established by faster diameter. (See example as stated above.) No stacking of wheel spacer allowed. Maximum rim width on any car: 16 inches. No rear wheel discs or covers permitted in any category. Top Fuel and Funny Car rear wheels must meet SFI Spec 15.3. Pro Stock, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, and Pro Modified must meet a minimum of SFI Spec 15.1. Drawing 18

6 - INTERIEUR

6.1 HABITACLE

Les deux portes doivent pouvoir être actionnées de l'intérieur et de l'extérieur sur toutes les voitures à carrosserie complète. Tous les panneaux (cloisons pare-feu, planchers, intérieurs d'ailes, portières, etc.) à l'intérieur de l'habitacle des voitures à habitacle fermé où le pilote se trouve derrière le moteur, doivent être faits de matériaux autres que le magnésium. L'habitacle de toute voiture fermée ou à carrosserie complète doit être totalement isolé du moteur et de la transmission. Tout orifice dans la cloison pare-feu doit être scellé avec de l'aluminium ou de l'acier. Les ouvertures autour de toute commande, conduite, câble, tuyau, etc., doivent être réduites.

6.2 GARNITURES, SIEGES

Le siège du pilote de toute voiture en compétition doit être fabriqué, renforcé, monté et avoir des garnitures de manière à offrir un support. Le siège du pilote doit être soutenu à la base et dans le dos par le châssis ou la barre transversale. Sous réserve que cela n'enfreigne pas une Spécification SFI, les sièges doivent être boulonnés à la base par quatre boulons (avec écrous et rondelles) et, à l'arrière, par un boulon fixé dans la barre transversale ; tous les boulons doivent être fixés soit au châssis, soit à la barre transversale. Les verrouillages à bille sont interdits. Tous les sièges doivent présenter une garniture, ou se conformer aux Règlements de Classe ou aux exigences SFI. Les sièges d'aluminium, de fibre de verre ou poly en double épaisseur (sièges non d'origine), ou de fibre de carbone sont autorisés, mais ils doivent être convenablement renforcés, soutenus et fabriqués, avec un cadre. Les sièges à une seule couche de fibre de verre doivent avoir pour support une structure en tube d'acier d'un diamètre extérieur minimal d'1/2 pouce (12,7 mm). Les sièges en aluminium non d'origines doivent avoir

6 - INTERIOR

6.1 DRIVER COMPARTMENT

Both doors must be functional from inside and outside on all full-bodied cars. All interior panels (firewalls, floors, wheel tubs, doors, etc.) within the driver compartment of enclosed-cockpit cars where the driver is located behind the engine must be constructed of materials other than magnesium. Driver compartment of any enclosed or full bodied car must be totally sealed from engine and transmission. All holes in firewall must be sealed with aluminium or steel. Openings around all linkages, lines, wires, hoses, etc. must be minimized.

6.2 UPHOLSTERY, SEATS

The driver's seat of any car in competition must be constructed, braced, mounted, and upholstered so that it will give full back and shoulder support. The driver's seat must be supported on the bottom and back by the frame or crossmember. Except as noted in SFI specifications, seats must be bolted with four bolts (and nuts and washers) on the bottom and one bolt in the rear into crossbar; all bolts must go into frame or crossbraces, ball-pins for seat attachment prohibited. All seats must be upholstered, or as noted under Class or SFI Requirements. Properly braced, framed, supported and constructed seats of aluminium, fiberglass or double layer poly (accessory seats) or carbonfibre are permitted. Single layer fiberglass seats must have steel tube framework, 1/2-inch (12.7 mm) min outside diameter, for support. Aftermarket aluminium seats must have reinforced head rest. Magnesium seats prohibited.

Drawing 19

un repose-tête renforcé. Sièges de magnésium interdits.
Dessin 19

6.3 FILET DE VITRE

Un filet de vitre de type ruban, ou de type à mailles de Spéc. SFI 27.1, est obligatoire sur toute voiture entièrement carrossée astreinte par le règlement à être équipée d'une cage de sécurité. Le filet de vitre doit être monté solidement à l'intérieur de la cage de sécurité, la fixation permanente se trouvant en bas. Tous les points d'ancrage doivent être conçus de manière à essayer de protéger le pilote et de lui éviter d'entrer en contact avec la surface de la piste ou la glissière de sécurité. Brides de fixation à oeillets, tresses, colliers de serrage, etc., interdits. Seul le fabricant est autorisé à effectuer une perforation des sangles ou toute modification du filet.

7 - CARROSSERIE

7.1 AILERONS, AILES

Les ailerons, canards, ailes et spoilers ne faisant pas partie du matériel d'usine d'origine ne seront autorisés que sur les voitures de classe à carrosserie ouverte (c'est-à-dire : Dragster, Street Roadster et Altered) ou conformément aux Règlements de Classe. Un dispositif de verrouillage positif (c'est-à-dire, sans glissement) empêchant tout mouvement est obligatoire. Aucune partie de ces éléments ne sera à moins de 6 pouces (15,2 cm) des pneus arrière. Les spoilers, ailes ou canards commandés par ressort sont interdits. Le réglage des ailerons, ailes ou spoilers pendant un run est interdit.

NOTE : Un spoiler est monté directement sur le couvercle du coffre à bagages du véhicule, de façon que l'air ne passe qu'au sommet du dispositif. Un aileron ou une aile est monté sur des supports, entretoises ou socles, de façon que l'air passe au-dessus et au-dessous du dispositif. La taille minimale des fixations sur toutes les ailes, canards, etc., à l'avant, est d'1/4 de pouce (6,35 mm). Goupilles de verrouillage à bille interdites.

7.2 NUMEROS DE COMPETITION

Toute voiture participant à des épreuves de la FIA doit afficher le numéro de compétition du pilote. Ce numéro doit avoir au moins 6 pouces (15,2 cm) de haut et 1 pouce 1/2 (3,8 cm) de large. Les lettres indiquant la classe doivent avoir au moins 3 pouces (7,6 cm) de haut et 1 pouce (2,5 cm) de large. Le numéro de compétition et l'indication de la classe du pilote doivent être affichés de manière lisible, être d'une couleur contrastant avec celle du véhicule, ou d'une couleur claire sur les vitres, être mis en valeur, et être clairement visibles pour le personnel de la Tour. Classe et numéros doivent être sous forme de décalcomanies permanentes ou de peinture. L'utilisation de cirage pour chaussures est interdite sous quelque forme que ce soit.
Dessin 20

7.3 AILES

Sur tous les véhicules de toutes les classes, les ailes modifiées doivent avoir des bords ré-enroulés ou à bourrelet sur les ailes modifiées. L'évasement ou l'écartement des lignes des ailes interdit. Il est interdit de relever ou d'étaler les lignes d'ailes externes. Sur les voitures à ailes avant complètes, celles-ci ne peuvent être abaissées, sauf prescription contraire des Règlements de Classe.

7.4 CLOISONS PARE-FEU

Chaque voiture en compétition doit être équipée d'une cloison pare-feu en aluminium de 0,032 pouce (0,8 mm) ou en acier de 0,024 pouce (0,6 mm) au minimum, s'étendant d'un côté de la carrosserie à l'autre et du sommet du joint d'étanchéité supérieur du compartiment moteur (capot) au bas du plancher et/ou du bac de plancher. La cloison pare-feu doit isoler l'habitacle du moteur ou du réservoir de carburant. Dans certains cas, la fibre de verre ou de carbone ou d'autres matériaux composites peuvent être utilisés. Tout orifice dans la cloison pare-feu doit être scellé avec de l'aluminium ou de l'acier. Voir les Règlements de Classe ou consulter la FIA. Utilisation de magnésium interdite.

7.5 PLANCHERS

Toutes les voitures sans plancher doivent être équipées d'un bac de plancher en acier ou en aluminium s'étendant sur toute la longueur et la largeur de l'habitacle à l'arrière du siège du pilote. Les voitures équipées d'un plancher ou d'un bac de plancher en fibre de verre ou tout autre matériau cassant doivent avoir des

6.3 WINDOW NET

A ribbon type or SFI spec 27.1 mesh type window net is mandatory on any full-bodied car required by the rules to have a roll cage. Window net must be securely mounted on the inside of the roll cage, with the permanent attachment at the bottom. All attachment points must be designed in an attempt to protect the driver and avoid contact with track surface or guardwall. Eyelet clips, dogleash hardware, hose clamps, etc. prohibited. Penetration of webbing, except as performed by manufacturer, prohibited. Any modification to net must be performed by manufacturer.

7 - BODY

7.1 AIR FOILS, WINGS

Air foils, canards, wings, and spoilers other than original factory equipment will only be permitted in open-bodied class cars (i.e.: Dragster, Street Roadster, and Altered) or as noted in Class Requirements. A positive locking device to prevent movement mandatory. No part to be within 6-inches (15.2 cm) of rear tires. Spring-loaded spoilers, wings or canards prohibited. Adjustment of air foils, wings or spoilers during run prohibited.

NOTE: A spoiler is mounted directly to the deck lid of the vehicle, such that air only passes on the top side of the device. An airfoil or wing is mounted on stands, struts or pedestals, such that air passes over the top and underneath the device. Minimum fastener size on all front wings, canards, etc. is 1/4-inch (6.35 mm). Ball lock pins prohibited.

7.2 COMPETITION NUMBERS

Any car competing at FIA events must display the driver's Competition number. Numbers must be a minimum 6-inches (15.2 cm) high and 1 1/2-inches (3.8 cm) wide. Class designation letters must be a minimum 3-inches (7.6 cm) high and 1-inch (2.5 cm) wide. Driver's competition number and class designation must be displayed in a legible manner in a contrasting color to the vehicle's background color, or light color on windows, in a prominent position, and be clearly visible to the Tower personnel. Class and numbers must be in the form of permanent decals or paint. The use of shoe polish in any form is prohibited.
Drawing 20

7.3 FENDERS

All vehicles in all classes must have re-rolled or beaded edges on altered fenders. Flaring or spreading external fender lines prohibited. Front fenders may not be «drooped» on full fendered cars, except as noted in Class Requirements.

7.4 FIREWALLS

Each car in competition must be equipped with a minimum .032-inch (.8 mm) aluminum or .024-inch (.6 mm) steel firewall, extending from side to side of the body and from the top of the engine compartment's upper seal (hood, cowl, or deck) to the bottom of the floor and/or bellypan. Firewall must provide a bulkhead between the engine and/or fuel tank and driver compartment. In certain instances fiberglass, carbon fiber or other composites may be used. All holes in firewall must be sealed with aluminum or steel. See Class requirements or consult FIA. Use of magnesium prohibited.

7.5 FLOORS

All cars without floors must be equipped with floor pans made of steel or aluminum which must extend the full length and width of the driver compartment to the rear of the driver's seat. Cars equipped with floors or bellypans made of fiberglass or other breakable material must have metal subfloors. In all cars with

sous-planchers en métal. Sur toutes les voitures équipées d'un plancher en fibre de verre d'origine, une barre transversale (en tube à section carrée de 2 pouces (5,1 cm) minimum sur 2 pouces (5,1 cm) minimum, et 0,083 pouce (2,1 mm) d'épaisseur de paroi) doit être installée entre les longerons pour que le siège du pilote, la ceinture de sécurité, le harnais d'épaule et la sangle d'entrejambe soient installés correctement. Les bacs de plancher et les sous-planchers enfermant le moteur ou l'habitacle doivent comporter des trous d'écoulement appropriés de sorte que les liquides et les matériaux étrangers ne puissent pas s'accumuler et constituer un danger d'incendie. Au minimum, aluminium de 0,032 pouce (0,8 mm) ou acier de 0,024 pouce (0,6 mm). Dans certains cas, un panneau de matériau composite accepté par la FIA peut être substitué à celui en acier ou aluminium. Contacter la FIA pour avoir la liste des panneaux en composite acceptés. Utilisation de magnésium interdite.

7.6 CARENAGE DE CAPOT

Sur les voitures entièrement carrossées, le carénage de capot, lorsqu'il est autorisé, ne peut s'élever à plus de 11 pouces (27,9 cm) au-dessus de la surface de capot d'origine mesurée verticalement entre le sommet de l'ouverture et la surface de capot. Sur les voitures à carrosserie ouverte et moteur avant, le carénage ne peut s'étendre à plus de 11 pouces (27,9 cm) au-dessus du sommet du carburateur. Le carénage ne peut avoir qu'une seule ouverture d'ADMISSION dans les catégories professionnelles, Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car. Pour toutes les autres classes, ouvertures de capot multiples autorisées. Transmetteurs, capteurs, flexibles, câbles etc. interdits à l'intérieur du carénage de capot. Voir les Règlements de Classe concernant les restrictions supplémentaires.

7.7 PARE-BRISE

Sur les voitures à carrosserie ouverte, ou toute autre voiture d'une classe sans pare-brise, un déflecteur de métal ou de tout autre matériau ignifugé doit être installé. Sur les voitures des classes Street Roadster et Altered, la taille minimale est de 5 pouces (12,7 cm) sur 12 pouces (30,5 cm). Ce déflecteur devrait détourner le vent, les liquides et les matériaux étrangers au-dessus de la tête du pilote, être solidement fixé, et installé de manière à n'obstruer aucunement la vision frontale du pilote.

7.8 PARE-BRISE, VITRES

Sur toutes les voitures, les pare-brise et/ou vitres, lorsqu'ils sont exigés par les Règlements de Classe, doivent être en verre de sécurité, en Plexiglas, Lexan (polycarbonate) ou en tout autre matériau incassable, d'une épaisseur minimale de 1/8 de pouce. En Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car, les pare-brise et/ou vitres doivent être clairs, non teintés ou colorés, à l'exception du verre de sécurité teinté en usine. Pour toutes les autres applications, les pare-brise et/ou vitres doivent être conformes aux exigences locales applicables. Les décalcomanies des numéros de compétition sont autorisées sur tout pare-brise, vitre ou lunette de custode, sauf mention contraire dans les Règlements de Classe. Bande adhésive, de quelque sorte que ce soit, interdite sur tout pare-brise ou vitre.

8 - SYSTEME ELECTRIQUE/CONTROLE

8.1 BATTERIE

Toute batterie doit être solidement montée, et ne peut être reléguée dans l'habitacle. Une cloison pare-feu arrière en acier de 0,024 pouce (0,6 mm) ou en aluminium de 0,032 pouce (0,8 mm) (comprenant la plaque arrière) est exigée lorsque la batterie est reléguée dans le coffre. A la place de la cloison pare-feu arrière, la batterie peut être placée dans une boîte étanche d'acier de 0,024» (0,6 mm) d'épaisseur ou d'aluminium de 0,032» (0,8 mm) d'épaisseur, ou poly agréé par la FIA. Dans ce cas la boîte ne peut pas être utilisée pour fixer la batterie et doit comporter une ventilation vers l'extérieur. Bandes adhésives interdites.

Un maximum de deux batteries d'automobile, ou un poids combiné maximal de 150 livres (68 kg) (sauf mention contraire dans les Règlements de Classe) est autorisé. Les sangles de retenue sont obligatoires pour les batteries métalliques. Les boulons de fixation doivent avoir un minimum de 3/8 de pouce (9,53 mm) si la batterie a été reléguée à partir de son emplacement de série et si d'autres moyens de fixation que ceux de série sont utilisés (les crochets en «J» sont interdits si l'extrémité ouverte n'est pas fermée par soudure).

OEM fiberglass floors, a crossmember (minimum 2-inches (5.1 cm) x 2-inches (5.1 cm), .083-inch (2.1 mm) wall thickness square tubing) must be installed between frame rails for proper driver's seat, seat belt, shoulder harness and crotch strap installation. Bellypans and subfloors enclosing engine or driver compartment must contain suitable drain holes so that liquids and foreign matter cannot collect, thus creating a fire hazard. Minimum .032-inch (.8 mm) aluminum or .024-inch (.6 mm) steel. In certain instances, an FIA accepted panel made of composite material may be substituted for steel or aluminum. Contact FIA for list of accepted composite panels. Use of magnesium prohibited.

7.6 HOOD SCOOP

On full-bodied cars, where permitted, hood scoop may not extend more than 11-inches (27.9 cm) above height of original hood surface as measured from the top of the opening directly down to the hood surface. On open-bodied, front-engine cars, scoop may not extend more than 11-inches (27.9 cm) above height of carburetor top. Scoop may have one INLET opening only in Professional categories, and Top Methanol Dragster, and Top Methanol Funny Car. All other classes, multiple scoop openings permitted. Transducers, sensors, hoses, wiring, etc. prohibited inside hood scoop. See Class Requirements for additional restrictions.

7.7 WINDSCREEN

On open-bodied cars, or any other class car without a windshield, a metal or other fireproof deflector must be installed. Minimum size on Street Roadster and Altered class cars is 5-inches (12.7 cm) x 12-inches (30.5 cm). The deflector should divert wind, liquids and foreign matter over the driver's head, be securely mounted and installed in such a manner that it does not obstruct the driver's frontal view in any way.

7.8 WINDSHIELD, WINDOWS

Windshields and/or windows on all cars, when called for under Class Requirements, must be of safety glass, Plexiglas, Lexan (Polycarbonate), or other shatter-proof material, minimum 1/8-inch thick. In Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster and Top Methanol Funny Car, windshields and/or windows must be clear, without tinting or coloring, except factory-tinted safety glass. In all other applications, windshield/window tint must meet the applicable state requirements. Competition number decals are permitted on any window, windshield or backlite, except as noted in Class Requirements. Tape of any kind prohibited on any windshield or window.

8 - ELECTRICAL/CONTROL

8.1 BATTERIES

All batteries must be securely mounted and may not be relocated into the driver or passenger compartments. Rear firewall of .024-inch (.6 mm) steel or .032-inch (.8 mm) aluminum (including package tray) required when battery is re-located in trunk. In lieu of rear firewall, battery may be located in a sealed .024-inch (.6 mm) or .032-inch (.8 mm) aluminum, or FIA accepted poly box. If sealed box is used in lieu of rear firewall, box may not be used to secure battery, and must be vented outside of body. Strapping tape prohibited.

A maximum of two automobile batteries, or 150 pounds (68 kg) combined maximum weight (unless otherwise specified in Class Requirements) is permitted. Metal battery hold-down straps mandatory. Hold-down bolts must be minimum 3/8-inch (9.53 mm) if battery is relocated from stock and other than stock hold-downs are used («J» hooks prohibited or must have open end welded shut).

8.2 BOITES/DISPOSITIFS DE RETARD

Interdits en TF, FC, PS, TMD, et TMFC ; autorisés dans toutes les autres catégories (Les règles E.T. peuvent varier selon la division ; prendre contact avec l'ASN). Une Boîte de Retard ou un Dispositif de Retardement est défini comme tout dispositif (électrique, électronique, pneumatique, hydraulique, mécanique, etc.) construit dans le but exprès de ménager un délai entre : d'une part, le desserrage du bouton du frein de transmission, ou du frein à pied ou à main, ou de la pédale/du levier d'embrayage ; et d'autre part, la réponse subséquente du véhicule.

Un Dispositif de Retardement ne peut afficher que le délai sélectionné, affichage analogique ou digital autorisé. Voir Règlements de Classe pour le nombre de boîtes/dispositifs autorisés. Le dispositif de retardement ne peut servir qu'à faire respecter le délai préalablement programmé entre le desserrage du frein de transmission, etc. et la réponse subséquente du véhicule. Le dispositif de retardement ne peut être connecté qu'à des systèmes, c'est-à-dire le frein et/ou le blocage de transmission et/ou l'embrayage, selon le véhicule, les temporisateurs de changement de vitesses et l'arrêt de commande des gaz. Il est interdit de connecter un dispositif de retardement, aux enregistreurs de données, ou à tout autre matériel. Le câblage de la boîte/du dispositif de retard doit être clairement visible, étiqueté et repérable par le Commissaire Technique. Seuls les boîtes/dispositifs de retard correspondant à cette description seront autorisés.

Dans les catégories pour lesquelles les dispositifs de retard sont interdits : les pièces de véhicules interchangeables, intrinsèquement réglementaires (solénoïdes, composants de la commande des gaz, flexibles, ressorts, etc.), même si le retrait et le remplacement de ces pièces peuvent avoir une incidence sur le temps de réaction du véhicule par rapport à l'action du pilote, ne sont pas considérées comme un dispositif de retard. Le câblage peut consister en un fil continu unique (à savoir «un» ou «1») depuis une source d'alimentation jusqu'à un commutateur (ou un bouton), et en un fil continu unique depuis le commutateur jusqu'au frein de transmission ou jusqu'au solénoïde de blocage de transmission. Une jonction (sans déconnexion rapide) est autorisée entre le limiteur de tours et le solénoïde (c.à.d. entre le commutateur et le solénoïde). Tous les commutateurs, boutons, câblages, solénoïdes, etc. doivent être adaptés à un usage automobile normal ; c'est-à-dire non destinés à créer un délai (ajustable ou non) entre le déclenchement par le bouton et la réaction du solénoïde. Tous les câblages des freins de transmission situés avant et après le commutateur doivent être séparés de tout autre câblage et entièrement visibles. Les câblages informatiques, capteurs, relais et assimilés ne doivent pas être reliés au câblage du solénoïde. Les limiteurs de tours à deux étages ou autres pièces réglables à l'aide d'une molette, les circuits intégrés amovibles et autres composants assimilés ne doivent pas être à la portée du pilote et seront situés de préférence hors de l'habitacle.

Tout système ne correspondant pas à la description ci-dessus est interdit, et doit être corrigé avant que le véhicule ne soit présenté aux vérifications techniques avant l'épreuve. Par ailleurs, la découverte d'un dispositif interdit à tout moment suivant les vérifications techniques avant l'épreuve justifiera l'exclusion immédiate du concurrent dans l'épreuve, la perte de tous les points FIA de la saison, et la suspension du concurrent de toutes les Epreuves du Championnat de Courses de Dragsters de la FIA pour le reste de la saison. Des pénalités supplémentaires pourront être imposées conformément au Code Sportif International de la FIA. (Voir 9.1, ORDINATEURS, 9.2, ENREGISTREURS DE DONNEES).

Avant son utilisation, toute boîte / tout dispositif de retard fabriqué après le 1/1/2003 doit être agréé par la FIA. Tous les dispositifs de retard, autres que ceux spécifiés ci-dessus, doivent être agréés par la FIA avant leur utilisation. Tout le câblage associé au dispositif de retard, à l'arrêt de commande des gaz, au système d'allumage, au changement de vitesses automatique et à l'injection électronique de carburant doit être bien visible, étiqueté et repérable. Les dispositifs de retard et les composants doivent être utilisés de manière compatible avec l'installation du fabricant et les livrets d'instructions sauf approbation contraire. Toute forme d'indication visuelle, audible, etc. transmise au pilote pour lui fournir des données sur la piste est interdite.

8.3 ALLUMAGE

Chaque voiture en compétition doit avoir un interrupteur de mise

8.2 DELAY BOXES/DEVICES

Prohibited in TF, FC, PS, TMD, and TMFC; permitted in all other categories (E.T. rules may vary by division; contact ASN's office). A Delay Box or Delay Device is defined as any device (electric, electronic, pneumatic, hydraulic, mechanical, etc.) built for the express purpose of creating a delay between release of trans-brake or line-lock button, or release of foot or hand brake, or release of clutch pedal/lever, and the resultant action of the vehicle.

Delay Device may only display delay amount dialed in, analog or digital display permitted. See Class requirements for number of boxes/devices permitted. Delay device may only serve to create a pre-set delay between release of trans brake, line-lock, etc. and resultant action of vehicle. Delay device may be connected only to systems; i.e. trans brake, and/or line-lock, and/or clutch, dependant on vehicle, shift timer and throttle stop. Delay device connected to data recorders, or any other equipment prohibited. Wiring of delay box/devices must be fully visible, labeled and traceable to scrutineer. Only delay boxes/devices fitting this description will be permitted.

In categories that prohibit delay devices: Changeable vehicle components, legal unto themselves (solenoids, throttle-linkage components, hoses, springs, etc.), even though the removal and replacement of that component may affect the reaction time of the vehicle in relation to the driver action, is not considered a delay device. Wiring may consist of a single (i.e., «one» or «1») continuous wire from a power source to a switch (or button), and a single continuous wire from the switch to the transbrake or line-loc solenoid. One splice (no quick-disconnect) is permitted from the two-step to the solenoid (i.e., between the switch and the solenoid). All switches, buttons, wiring, solenoids, etc. must be for normal automotive use; i.e., not intended to create a delay (adjustable or non-adjustable) between release of the button and the resultant action of the solenoid. All line-loc/transbrake wiring before and after the switch must be separate from any other wiring and fully visible. Computer wiring, sensors, relays, and the like may not be wired to the solenoid wiring. Two-steps or other rev limiters that are adjustable by thumbwheel, replaceable chips, and the like may not be within the driver's reach and will preferably be located outside the driver compartment.

Any system that does not fit the above description is prohibited, and must be corrected before the vehicle will be passed through pre-event scrutineering. Further, discovery of a prohibited device at any time following pre-event scrutineering will be grounds for immediate exclusion from the event, loss of all FIA points for the season, and suspension from all FIA Championship Drag Racing Events for remainder of season. Additional penalties may be imposed in accordance with the FIA International Sporting Code. (See 9.1 COMPUTERS, 9.2 DATA RECORDERS)

Prior to use, all delay boxes/devices manufactured after 1/1/2003 must be FIA-accepted. Any delay device other than those specified above, must be FIA-accepted prior to usage. All wiring associated with the delay device, throttle stop, ignition system, automatic shifter, and electronic fuel injection must be fully visible, labeled, and traceable. Delay devices and components must be utilized in an unaltered manner consistent with the manufacturer's installation and instruction books unless otherwise approved. The use of any visual, audible, etc. indications that are transmitted to the driver in any form that provide on-track data is prohibited.

8.3 IGNITION

Each car in competition must have a positive-action on/off

en marche à engagement positif (c'est-à-dire, sans glissement), capable de couper tout le système d'allumage, en bon état de fonctionnement, et situé à la portée du pilote. Interrupteur de «contact momentané» interdit. Les interrupteurs de magnéto de type «kill button» (boutons à pression maintenue jusqu'à arrêt complet du moteur) sont interdits.

Tous les faisceaux de câbles et fixations des systèmes et/ou composants d'allumage doivent être basés sur ceux fournis par le fabricant du système d'allumage. Le faisceau de câbles doit être utilisé de manière compatible avec les livrets d'installation et d'instructions du fabricant sauf indication contraire de ce dernier.

L'utilisation de tout limiteur de tours multi-points programmable et/ou de tout limiteur du taux d'accélération, soit par limiteur séparé (ex. MSD 7561), soit parce qu'il est intégré au système d'allumage (ex. MSD 7531), est interdite.

switch, capable of de-energizing the entire ignition system, in good working order, located within easy reach of the driver. «Momentary contact» switch prohibited. Magneto «kill button» type switches are prohibited.

All ignition systems and/or components wiring harnesses and attachments must utilize those supplied by the ignition system manufacturer. The wiring harness must be used in an unaltered manner consistent with the manufacturer's installation and instruction books unless otherwise permitted by the manufacturer.

The use of any programmable multi-point rev limiter and/or a rate-of-acceleration rpm limiter, either by themselves (i.e., MSD 7561) or integrated into the ignition system (i.e., MSD 7531), is prohibited in FIA competition.

8.4 COUPE-CIRCUIT GENERAL

Obligatoire lorsque la place de la batterie est changée, ou comme indiqué dans les Règlements de Classe. Un interrupteur de courant électrique (un seul) doit être installé sur la partie la plus en arrière de tout véhicule, et être d'accès facile depuis l'extérieur de la carrosserie. Cet interrupteur doit être connecté au côté positif du système électrique et il doit couper toutes les fonctions électriques, y compris l'allumage à magnéto. La commande extérieure de cet interrupteur sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base (voir dessin n° 25). Les positions doivent être clairement indiquées par le mot «OFF» pour la coupure. Si l'interrupteur est du type à pression et à tirage, la pression doit correspondre à la coupure et le tirage au contact. Tous câbles ou biellettes utilisés pour actionner mécaniquement l'interrupteur doivent avoir un diamètre minimal de 1/8 pouce (3,2 mm). Les interrupteurs en plastique ou à clé sont interdits. Les interrupteurs et/ou les contrôles doivent être situés derrière les roues arrière sur les dragsters à moteur arrière.

8.4 MASTER CUTOFF

Mandatory when battery is relocated, or as outlined in Class Requirements. An electrical power cutoff switch (one only) must be installed on the rear most part of each vehicle and be easily accessible from outside the car body. This cutoff switch must be connected to the positive side of the electrical system and must stop all electrical functions including magneto ignition. The external control switch for this cutoff switch will be clearly indicated by a red flash inside a white-edged blue triangle with a base of at least 12 cm (see drawing 25). The positions must be clearly indicated with the word «OFF». If switch is «push/pull» type, push must be the action for shutting off the electrical system, pull to turn it on. Any rods or cables used to activate the switch must be minimum 1/8-inch (3.2 mm) diameter. Plastic or keyed switches prohibited. Switches and/or controls must be located behind rear wheels on rear engine dragsters.

8.5 DEMARREURS

Toutes les voitures doivent pouvoir être mises en route sans intervention extérieure. Départs lancé et/ou poussé interdits.

8.5 STARTERS

All cars must be self-starting. Rollers and/or push starts prohibited.

8.6 FEUX ARRIERE

Tous les véhicules en ET doivent avoir au minimum un feu arrière en bon état de fonctionnement pour les opérations de nuit. Les feux stroboscopiques, intermittents, de grande intensité ou d'autres types pouvant distraire les autres pilotes, sont interdits. Tout autre dispositif d'émission/réception lumineuse (laser, infrarouge, capteur lumineux, etc.) interdit. Voir aussi les Règlements de Classe.

8.6 TAIL LIGHTS

All vehicles in ET must have as minimum requirement one working tail light for night operations. Strobe, flashing, high intensity, or other type lights that may distract other drivers are prohibited. Any other light emitting/receiving device (laser, infrared, light sensor, etc.) prohibited. Also see Class Requirements.

8.7 INTERRUPTEURS ET BOUTONS

Tous les interrupteurs et/ou boutons doivent être de type standard, à connexion mécanique. Toute autre connexion non-mécanique d'interrupteur et/ou boutons telle que par infrarouge, laser, scanning rétinien, empreintes digitales, source lumineuse, est interdite dans toutes les classes FIA.

8.7 SWITCHES AND BUTTONS

All switches and/or buttons must be standard, mechanical connection type. Infrared, laser, retinal scan, fingerprint, light source or any other non-mechanical type switch and/or button prohibited in all FIA classes.

9 - GROUPE DE SOUTIEN

9.1 ORDINATEUR

A l'exception des ordinateurs installés sur les véhicules de série par les nouveaux constructeurs de véhicules pour que ceux-ci puissent être manoeuvrés convenablement, aucun véhicule ne pourra être équipé d'ordinateurs qui puissent en quelque façon affecter sa manoeuvre. Injection de carburant électronique d'origine ou de type d'origine autorisée, si conforme aux Règlements de Classe. Tous les câbles, palpeurs, etc. associés doivent pouvoir être identifiés par le commissaire technique. Un ordinateur est défini comme tout dispositif (électrique, mécanique, pneumatique, hydraulique, etc.) qui actionne toute fonction (ou affecte de quelque façon que ce soit la manoeuvre) du véhicule à partir des mesures, de la détection ou du traitement, etc., de toute donnée relative à la performance du véhicule. L'affichage, ou la transmission au pilote ou vers tout endroit éloigné (télémetrie) de toute donnée rassemblée ou traitée, est interdit (voir 9.2, ENREGISTREURS DE DONNEES).

Lors des compétitions de la FIA, aucun ordinateur portable (par ex. ordinateur portable, PDA, Palm Pilot, programmeur, etc.) ne pourra être installé ou placé dans un véhicule en tout point situé au-delà de la ready line de la zone de présentation. Toutes les fonctions ou valeurs doivent être configurées avant ce point.

9 - SUPPORT GROUP

9.1 COMPUTER

Except those computers installed on stock vehicles by the new vehicle manufacturers for the proper operation of such vehicles, no vehicles may be equipped with computers which in any way effect the operation of the vehicle. Per class requirements, OEM or OEM-type electronic fuel injection permitted. All related wiring, sensors, etc. must be identifiable to the scrutineer. A computer is defined as any device (electrical, mechanical, pneumatic, hydraulic, etc.) that activates any function of, or in any way affects the operation of, the vehicle based on measurement, sensing, processing, etc., of any data related to the performance of the vehicle. Display or transmission of any data gathered or processed, to the driver or any remote location (telemetry), is prohibited (see 9.2 DATA RECORDERS).

During FIA competition, no portable computer (e.g., laptop, PDA, Palm Pilot, programmer, etc.) may be installed or located in a vehicle at any point beyond the staging area ready line. All functions or values must be pre-set prior to this point.

L'utilisation et/ou l'installation de capteurs de garde au sol avec leur hardware est interdite sur tous les véhicules en compétition. Arbres de transmission temporisés, ou actionnés par la vitesse de rotation du moteur, ou autres, sont autorisés si conformes aux Règlements de Classe, mais toutes les fonctions automatisées doivent être programmées avant le run. Le chronomètre ne pourra afficher que les données programmées ; affichage analogique ou digital autorisé. Les dispositifs peuvent être enlevés à tout moment à la discrétion des commissaires de la FIA.

9.2 ENREGISTREURS DE DONNEES

Tous les enregistreurs de données fabriqués après le 1/1/2006 doivent être approuvés par la FIA. Un enregistreur de données peut être utilisé pour enregistrer les fonctions d'un véhicule, à condition de n'actionner aucune fonction de celui-ci et de ne pas pouvoir être actionné lui-même par les mécanismes de commande des gaz, d'embrayage, de freins, etc., ni par l'Arbre de Noël, un émetteur radio, le capteur de la vitesse des roues, l'inertie, un dispositif laser ou la transmission de la position sur la piste, mais par un interrupteur indépendant qui requiert une action distincte (par rapport à tous les autres dispositifs) de la part du pilote ou d'un membre de l'équipage. Cet interrupteur ne peut être ni connecté ni incorporé à tout autre dispositif ou composant. Les dispositifs de détection de «cinquième roue» sont interdits sur tous les véhicules (y compris roues équipées de barres «wheelie»). Toutes les conduites détectant le débit, la pression, etc., du carburant ou de l'huile doivent être métalliques ou à tresse métallique. L'affichage ou la transmission au pilote, ou vers tout endroit éloigné, de données réunies ou traitées par un enregistreur de données, sont interdits. Les données ne peuvent être examinées (imprimées, visionnées, etc.) qu'après le run.

«Est interdit tout dispositif (mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique, optique, etc.) autre que celui de type d'origine autorisée, qui aide à déterminer la position sur la piste du véhicule du concurrent ou des autres compétiteurs. Ne sont admis que les rétroviseurs de type/style d'origine autorisée, montés de façon conventionnelle.

La découverte d'un dispositif affichant, indiquant ou transmettant des données sur la piste, l'emplacement sur la piste ou les ET constituera un motif d'exclusion immédiate de l'épreuve. Des pénalités supplémentaires pourront être imposées, conformément au Code Sportif International de la FIA.

9.3 SYSTEME D'EXTINCTION

Les systèmes embarqués sont obligatoires selon certains Règlements de Classe. Dans d'autres classes, il est conseillé que chaque concurrent et/ou son équipage ait un extincteur chargé, en état de marche, et une couverture ignifugée, dans le véhicule de remorquage, le véhicule de course ou en tout autre endroit, pour utilisation immédiate. Des extincteurs à poudre ou à CO₂, d'une charge minimale de 2,5 livres, sont recommandés. Si un extincteur à main est transporté à bord de la voiture, il doit être monté de façon sûre ; les colliers à ouverture rapide sont interdits.

Lorsqu'il est requis pour les Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster, Pro Mod et Top Methanol Funny Car, le système d'extinction d'incendie doit être conforme à la Spéc. SFI 17.1. et être installé et utilisé conformément aux exigences de montage du fabricant.

Pour tous les autres véhicules, les systèmes d'extinction à bord doivent être à «Cold Fire 302», Fire X Plus, Halon FE 1211 ou 1301, ou FM 200 ou F500 ou FE36, contrôlés à la main, et montés conformément aux spécifications du constructeur, l'ajutage principal étant dirigé de manière à protéger le pilote. D'autres agents, agréés par la FIA comme Agents d'Extinction Totale (pour utilisation en Zones Occupées), peuvent être utilisés (voir Annexe J du Code Sportif, art. 253.7.3.2 ainsi que la Liste Technique n° 6). L'utilisation de certains de ces composés peut être localement contraire à la loi, auquel cas elle est localement interdite.

Les bonbonnes et les conduites doivent être montées à l'intérieur des longerons. Lorsque les câbles de commande des bonbonnes d'extinction passent dans le voisinage du moteur/ de la cloche d'embrayage, ils doivent être montés à l'intérieur du longeron. Les bonbonnes doivent avoir reçu l'agrément DOT et être montées en permanence (pas de colliers de fixation ou d'accrochages par bandes, surliures, etc.). S'il y a plus d'une bonbonne, chacune doit avoir ses propres tubes et ajutages de

The use and/or installation of any ride-height sensors and accompanying hardware is prohibited on any vehicle in competition. Per class requirements timed or rpm activated shifters and the like permitted, but all automated functions must be preset before the run. Timer may only display timer amount dialed in, analog or digital display permitted. Devices may be removed at any time at discretion of FIA scrutineers.

9.2 DATA RECORDERS

Data recorders may be used to record functions of a vehicle, so long as they do not activate any function on the vehicle. All data recorders manufactured after 1/1/2006 must be FIA-accepted. Data Recorder may not be activated by the throttle, clutch, brake, etc., mechanisms, nor by the Christmas Tree, radio transmitters, sensing of wheel speed, inertia, laser device, or transmission of track position, must be activated by a separate switch that requires a separate action (with respect to all other devices) by the driver or crewperson. This switch may neither be connected to nor be incorporated into any other device or component. Fifth wheel sensing devices prohibited on all vehicles (includes wheelie bar wheels). All lines sensing flow, pressure, etc., of fuel or oil must be metallic or steel braided. Transmission or display of data gathered or processed by data recorder, to the driver or any remote location, prohibited. Data may only be reviewed (print out, replay, etc.) after the run.

Any device (mechanical, hydraulic, pneumatic, electrical, optical, etc.) other than O.E.M. type, which assists in determining track location of the competitor's own or opponent's vehicle, is prohibited. Only O.E.M. type/style mirrors, mounted in conventional fashion, permitted.

Discovery of a device which displays, displays or transmits «on track», «track location» or «elapsed time» type data will be grounds for immediate exclusion from the event. Additional penalties may be imposed in accordance with the FIA International Sporting Code.

9.3 FIRE EXTINGUISHER / SUPPRESSION SYSTEM

On-board fire-extinguisher system is mandated under certain Class Requirements. In other classes, it is recommended that each contestant and/or his or her crew have a loaded, serviceable fire extinguisher and a fire blanket in their possession, carried in the tow vehicle, race car, or otherwise available for immediate use. Dry chemical or CO₂-type extinguishers, 2 1/2-pound minimum size, are recommended. If a hand-held fire extinguisher is carried on board the vehicle, it must be mounted in a secure manner; flip-open type clamps prohibited.

When required, Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster, Pro Mod and Top Methanol Funny Car, fire extinguishing system must meet SFI Spec 17.1 installed and utilized per manufacturer's installation requirements.

For all other vehicles, on-board fire extinguisher systems must be manually controlled Cold Fire 302, Fire X Plus, Halon FE1211 or 1301 or FM200 or F500 or FE36 and mounted per manufacturer's specifications with the primary nozzle(s) directed in an attempt to protect the driver. Total Flooding Agents (Feasible for Use in Occupied Areas) may be used (see Appendix J to the Sporting Code, art. 253.7.3.2 and Technical List n° 6). The use of certain of these products may be against local laws, and they are therefore banned locally.

Bottles and lines must be mounted within the frame rails. Fire suppression bottle activation cables must be installed inside frame rail where cables pass engine/bellhousing area. Bottles must be CE or DOT approved and permanently mounted (no hose clamps or tie wraps). In the case of more than one bottle, each bottle must have its own distribution tubing and nozzles. The use of bottles, nozzles or tubing other than that recommended by the manufacturer is prohibited. Nozzle

distribution. L'utilisation de bonbonnes, d'ajutages ou de tubes autre que ceux recommandés par le constructeur est interdite. L'emplacement des ajutages est extrêmement important ; deux ajutages seront placés à l'avant du moteur, un de chaque côté, et un troisième dans l'habitacle près de la colonne de direction, minimum. Lorsque ce système est actionné, le contenu de la/des bonbonne(s) doit se décharger totalement ; les systèmes à décharge partielle sont interdits. Les bonbonnes doivent être montées de manière à être protégées d'éléments projetés en cas d'explosion ou de défaillance de toute pièce mécanique du véhicule. Les bonbonnes doivent également être montées entièrement au-dessus des longerons inférieurs de la voiture. Lorsqu'il est installé dans / sur une voiture de course, il doit être monté de façon sûre ; l'utilisation de colliers à ouverture rapide, de colliers de fixation ou d'accrochages par bandes, surliures, mousquetons rapides, etc. est interdite. Elles devraient être protégées d'une température excessive, et montées sur le véhicule d'une manière rigide. Les câbles éloignés doivent être métalliques (câbles en plastique ou enrobés de plastique interdits), et installés de manière à être protégés en cas de renversement ou de collision. Suivre les recommandations du fabricant relatives à l'installation, au rayon de courbure notamment, et pour éviter que les câbles ne s'emmêlent ou ne s'entortillent.

Tous les systèmes d'extinction doivent utiliser des conduites en acier et des ajutages de distribution en acier ou en aluminium, et ils doivent être équipés d'une jauge de pression. Toutes les bonbonnes doivent être identifiées par un chiffre de poids brut en charge. C'est au concurrent qu'il incombe de peser la bonbonne avant chaque épreuve.

Si une manette de déclenchement extérieure des extincteurs existe, celle-ci sera indiquée par un marquage conforme au dessin n°24 et placé à proximité de cette manette.

placement is extremely important; two nozzles are placed at the front of the engine, one on each side, and one nozzle is located in the driver compartment near the steering column, minimum. Upon activation of the system the contents of the bottle(s) must be totally discharged; partial-discharge systems prohibited. The bottles must be mounted in such a manner that should an explosion or failure of any mechanical component of the vehicle occur, the bottles will be protected from flying parts. Also, the bottles must be mounted completely above the lower frame rails of the car. When installed in/on a race car, must be mounted in a secure manner; use of flip-open-type clamps, hose clamps, tie wraps, snaps, etc. prohibited. They should be protected from excessive temperature and mounted rigidly to the vehicle. Remote cables must be metallic (plastic or plastic-wrapped cables prohibited) and installed so they are protected in the event of an upset or collision. Follow the manufacturer's recommendations regarding installation, especially on bend radius and protection from crimping or kinking.

All fire suppression systems must use steel lines, steel or aluminium distribution nozzles and must be equipped with a pressure gauge. All bottles must be identified with a gross loaded weight figure. It is the responsibility of the competitor to weigh the bottle prior to each event.

If there is an external lever for activating the extinguishers, this must be indicated with a mark which complies with drawing n°24 and which is placed near this lever.

9.4 CRICS ET CHANDELLES

Aucun travail ne peut être effectué sous une voiture dans la zone des stands lorsque la voiture est soutenue par un seul cric. Des dispositifs de sécurité annexes tels que des chandelles sont obligatoires pour fournir une protection supplémentaire en cas de défaillance du cric. La non observation de cette règle constituera un motif d'exclusion immédiate. Les chandelles TF, FC, PS, TMD et TMFC doivent utiliser des berceaux / chandelles qui se fixent au cadre (chandelles conventionnelles interdites) pendant tout travail et/ou toute utilisation du moteur dans le stand, le véhicule étant en position soulevée. Les chandelles doivent être construites pour fournir une garde au sol minimale de 7 pouces (17,8 cm), mesurée du sol à la limite du diamètre extérieur des pneus arrière.

9.5 DISPOSITIFS DE LEVAGE

Toute forme de dispositif mécanique, hydraulique ou autre pour soulever les roues motrices d'une voiture au-dessus de la surface de la ligne de départ est interdite.

9.6 REMORQUES TROP GRANDES

Les concurrents utilisant une remorque ou un semi-remorque (18 roues) doivent fermer les portes arrière s'ouvrant par levée une fois finies les procédures de chargement/déchargement. D'autre part, toutes les rampes à rallonge doivent être rangées après utilisation. La largeur maximale de la combinaison remorque/auvent ne devra pas dépasser 22 pieds (6,705 m).

9.7 BONBONNES PRESSURISEES

Toutes les bonbonnes pressurisées (c'est-à-dire : air, CO₂, etc.) utilisées pour les changements de vitesse à commande pneumatique, les embrayages, etc., doivent porter au minimum l'estampille CE ou DOT-1800 livres (124 bar) et être montées solidement (colliers de fixation et/ou accrochages par bandes, surliures, etc., interdits).

Toute bonbonne pressurisée utilisée pour des opérations pneumatiques doit être remplie d'air comprimé, d'azote ou de CO₂. Tous les autres composants sont interdits.

9.8 BARRES DE POUSSEE

Elles doivent être conçues pour empêcher que la voiture de poussée («push car») ne chevauche la roue arrière des voitures de course à roue découverte. Départs poussés ou remorqués interdits.

9.4 JACKS & JACKSTANDS

No work may be done under any car in the pit area while the car is supported by only one jack. Additional safety devices such as jackstands are mandatory to provide additional protection in the event of jack failure. Failure to observe this rule is grounds for immediate exclusion. TF, FC, PS, TMD and TMFC must use cradles/jack stand devices that attach to the frame (conventional jack stands prohibited) when working on and/or running engine in pits with vehicle in a raised position. Jackstand devices must be constructed as to provide a minimum ground clearance of 7-inches (17.8 cm) as measured from the ground to the outer diameter limit of the rear tires.

9.5 LIFTING DEVICES

Any form of mechanical, hydraulic or other leverage-type device for raising a car's driving wheels off the starting line surface is prohibited.

9.6 OVERSIZE TRAILERS

Those contestants utilizing semi-tractor/trailer equipment (18 wheelers) must close lift gate type rear doors after unloading/loading procedures are completed. Also, all extended ramps must be stowed after use. Maximum width of trailer and awning combination - not to exceed 22-feet (6.705 m).

9.7 PRESSURIZED BOTTLES

All pressurized bottles (i.e.: air, CO₂, etc.) used for air shifters, clutches, etc., must meet, and be engraved as meeting, CE or DOT 1800 pound (124 bar) minimum spec. All bottles must be securely mounted (hose clamps and/or tie wraps prohibited).

Any pressurized bottle used for pneumatic operation must be filled with compressed air, nitrogen, or CO₂. All other materials prohibited.

9.8 PUSH BARS

Push bar must be designed to prevent push car from riding up on rear wheel of open-wheeled race cars. Push or tow starts prohibited.

9.9 DISPOSITIFS DE TELEMETRIE

Est autorisée la transmission par télémétrie de certains paramètres de véhicules de catégorie professionnelle uniquement destinés à la couverture télévisée de l'épreuve, conformes aux critères de la FIA qui s'appliquent. La demande de transmission par télémétrie doit être faite par écrit à la FIA. Enfin, l'autorisation écrite du Président du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve concernée est obligatoire.

Toute découverte de dispositif de télémétrie non autorisé ou de transmission de données non autorisée, quelle que soit la catégorie, entraînera l'exclusion de l'épreuve, la perte de tous les points obtenus au cours de la saison, plus la suspension de privilèges de course pour le reste de la saison. Des sanctions supplémentaires pourront être infligées sur décision exclusive de la FIA.

9.10 VEHICULE DE REMORQUAGE

Tout véhicule utilisé pour le remorquage doit porter le Numéro de Compétition du pilote. Six membres d'équipage maximum dans le véhicule de poussée/remorquage. Les membres d'équipage doivent rester à l'intérieur de la cabine ou complètement à l'intérieur de l'espace de chargement ou du camion, ne pas être assis sur le hayon arrière, ni se trouver sur les marchepieds, ni d'une façon quelconque ailleurs que complètement dans le véhicule.

Les générateurs ou tout autre dispositif d'alimentation externe, rallonges, matériel auxiliaire autre que le véhicule de remorquage, etc. sont interdits à l'extérieur de la zone des stands. Dès que le véhicule quitte son stand, il doit être en condition de course et le seul véhicule auxiliaire autorisé est le véhicule de remorquage ou de poussée jusqu'à son retour dans le stand qui lui a été attribué. (Exceptions pour le matériel de démarrage des moteurs nécessaire pour les Top Methanol Funny Car, Top Methanol Dragster, Funny Car, et Top Fuel.)

9.11 SYSTEME DE RADIOTELEPHONIE

L'utilisation de la radiotéléphonie à des fins de communication verbale entre le pilote et l'équipage est acceptable dans toutes les classes. La télémétrie ne pourra en aucun cas être utilisée pour rassembler des données ou remplir des fonctions de contrôle.

Lorsque la radio est montée dans le compartiment du pilote, elle doit être bien attachée au support au moyen d'une sangle ou autre dispositif lorsque la voiture est en mouvement.

9.12 AUTRES OBJETS

Tous les objets se trouvant dans l'habitacle (telles que des caméras) doivent être fixés à la satisfaction des commissaires techniques.

9.13 WARM-UPS

Le pilote doit obligatoirement être assis au volant de la voiture à tout moment lorsque le moteur tourne, à moins que le coupleur ou la transmission ne soient retirés du véhicule. La pratique d'essais de freins de transmission, de calages de convertisseurs, d'essais de transmission, et/ou d'échauffement de transmission est interdite dans toutes les classes, dans toutes les zones de l'épreuve excepté les zones d'approche de la ligne de départ après la présentation, ou à moins que le véhicule ne soit sur des chandelles. Toute non-conformité constituera un motif d'exclusion.

TOP FUEL ET FUNNY CAR : Lorsqu'une voiture de cette catégorie démarre dans la Voie des Stands, elle doit occuper exactement l'espace prévu. **AUCUNE PARTIE DU PNEU ARRIERE NE PEUT DEPASSER L'ARRIERE DE LA REMORQUE.** Les équipes ne peuvent pas faire sortir un véhicule du stand en marche arrière pour mettre en route le moteur. Si un véhicule occupe dans les stands un espace en bout de rangée, ou s'il n'est pas complètement protégé par la remorque voisine, il est obligatoire que, lorsque son moteur tourne, un camion ou une voiture de remorquage soit garé à son côté.

10 - PILOTE

(SE REFERER EGALEMENT AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA, ANNEXE L)

10.1 VETEMENTS

Chaque membre d'un équipage en compétition doit être entièrement vêtu lorsqu'il est présent dans les zones de présentation, de départ et de compétition de la piste de course. Les chaussures sont obligatoires. Short, débardeur, jambes ou

9.9 TELEMETRY DEVICES

Telemetry transmission of certain professional category vehicle parameters intended for the sole purpose of event television coverage, which meet applicable FIA criteria, permitted. Application for telemetry transmission(s) must be submitted in writing to FIA. Final, written authorization from applicable event Chief Steward mandatory.

Discovery of any unauthorized telemetry device, or unauthorized transmission of data, in any category, will result in exclusion from the event, loss of all season points, plus suspension of competition privileges for the remainder of the season. Additional penalties may be imposed at the sole and absolute discretion of the FIA.

9.10 TOW VEHICLE

Any vehicle used as a tow vehicle must have the driver's Competition Number displayed on the tow vehicle. Limit of six crewmembers in push-tow vehicle. Crewmembers must be inside cab or completely inside bed or truck, not to be seated on tailgate, standing on running boards or otherwise not completely inside vehicle.

Generators or other external power supplies, extension cords, support equipment other than the tow vehicle, etc. are prohibited outside the pit area. Once a race vehicle leaves the pit, it must be in race-ready condition, and the only support equipment permitted is the tow or push vehicle until the vehicle returns to the assigned pit area (exceptions for engine start-up equipment needed in Top Methanol Funny Car, Top Methanol Dragster, Funny Car, and Top Fuel).

9.11 TWO-WAY RADIO COMMUNICATION

The use of two-way radios for the purpose of voice communication between driver and crew is acceptable in all classes. Telemetry may in no way be used for gathering data or performing control functions.

When radio is mounted in driver's compartment, must be secured in holder by some type of strap or device when car is moving.

9.12 OTHER ITEMS

All items in driver's compartment (such as cameras) must be secured to the scrutineers' satisfaction.

9.13 WARM-UPS

It is mandatory that a driver be seated in the car in the normal driving position any time the engine is running, unless coupler or driveline is removed from vehicle. The practice of transbrake testing, converter stalls, line loc testing, and/or transmission warming is prohibited in all classes, in all areas of the event except in starting line approach areas beyond staging, or unless vehicle is on jack stands. Non-compliance is grounds for exclusion.

TOP FUEL & FUNNY CAR: When starting this category of vehicle in the Pit Area - the car must be fully within the assigned space. **NO PART OF THE REAR TIRE MAY EXTEND PAST THE END OF YOUR TRAILER.** Race teams may not back car out of the pit space to start the engine. When occupying the «end spot» pit space, or if the neighboring trailer does not completely shield your car, it is mandatory to park a tow truck/car along side the race car while the engine is running.

10 - DRIVER

(ALSO, REFER TO FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L)

10.1 APPAREL

Each member of a participant crew must be fully attired when present in the staging, starting and competition areas of the race track. Shoes are mandatory. Shorts, bare legs, tank tops, or bare torsos are prohibited when driving in any class. See Class

torse nus sont interdits pour un pilote, quelle que soit la classe dans laquelle il conduit. Se référer aux Règlements de Classe.

10.2 APPARENCE

L'apparence des véhicules participant aux épreuves de compétition de dragsters doit être correcte à tout moment ; ceux qui seront considérés comme insuffisamment préparés pourront être rejetés par le commissaire technique. L'apparence du personnel s'occupant des véhicules des concurrents est également importante, et est soumise aux mêmes considérations.

10.3 SYSTEME DE RETENUE DES BRAS

Lorsque ce système est imposé par les Règlements de Classe, il doit être porté et réglé de manière que les mains et/ou les bras du pilote ne puissent s'étendre à l'extérieur de la cage de sécurité et/ou des longerons. Le système de retenue des bras sera combiné avec le système de retenue du pilote de manière à pouvoir être actionné en même temps. Se reporter aux instructions du constructeur.

10.4 PAPIERS

Chaque pilote doit avoir une Licence Internationale de la FIA en cours de validité pouvant être examinée par les officiels à tout moment.

Tout demandeur de licence doit être âgé d'au moins 16 ans ; en Top Fuel, Funny Car et Pro Stock, l'âge minimal des pilotes est de 18 ans.

Les pilotes des types de véhicules suivants doivent avoir une Licence de Compétition Internationale de la FIA en cours de validité :

	Type A Au dessus de 125"	Type B Jusqu'à 125"	Type C Carrosserie
Classe 1	Top Fuel	Funny Car et Pro Mod	Pro Stock
Classe 2	TMD	TMFC	-
Classe 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Classe 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

Toutes les personnes qui demandent une licence devront passer une visite médicale avant d'effectuer un run d'essai. Les fiches pour les visites médicales ainsi que les demandes de licence sont disponibles auprès des ASN. (Les fiches pour les visites médicales expirent tous les deux ans. Les licences expirent en même temps). De même, le véhicule utilisé pour les runs d'essai doit être conforme aux règles et réglementations relative à la classe / licence faisant l'objet d'une demande.

Le titulaire d'une licence d'une certaine classe peut courir dans les classes moins performantes de même type (par exemple une licence de type A et de Classe 1 autorise aussi la participation en A/2 et A/4). De plus toute autre licence de conducteur FIA peut remplacer une licence dragster de Classe 4.

Un nouveau pilote n'ayant jamais détenue de Licence de Compétition se soumettra à un test spécial d'orientation dans l'habitacle (les yeux bandés), et devra effectuer six runs en présence d'un comité. Tous les demandeurs de licence devront passer une visite médicale avant de faire un run d'essai. Pour des instructions complètes, voir le verso de la fiche de demande d'inscription (disponible auprès de la FIA et des ASN). Un pilote licencié conduisant une nouvelle voiture de même classe, mais dans laquelle il n'a pas d'expérience préalable, devra effectuer un run modéré avant d'affronter la difficulté d'un vrai run complet. Aucun run supplémentaire ne sera proposé au pilote lors des épreuves de Championnat de la FIA. Un pilote passant en catégorie supérieure ou simplement changeant de catégorie (catégorie carrossée vers catégorie à roue découverte, ou l'inverse) est prié de passer le test d'orientation dans l'habitacle et d'effectuer trois runs (conformément aux instructions de la demande de licence). Un pilote licencié peut conduire les voitures prévues par les spécifications de sa licence. Il lui est interdit de passer d'une catégorie à empattement long à une autre à empattement court, ou l'inverse, d'un dragster à un véhicule carrossé, ou l'inverse, etc., à moins d'être spécifiquement licencié pour chaque catégorie.

10.5 SYSTEMES DE RETENUE DU PILOTE

Un harnais à ouverture rapide de 3 pouces (7,6 cm) conforme à la Spéc. SFI 16.1 est obligatoire sur toutes les voitures en compétition auxquelles le règlement impose un arceau ou une

Requirements.

10.2 APPEARANCE

Vehicles participating in drag racing events must be presentable in appearance at all times; those considered improperly prepared may be rejected by the scrutineer. The appearance of personnel attending contestant vehicles is equally important, and is subject to the same considerations.

10.3 ARM RESTRAINTS

Where mandated by Class Requirements, arm restraints must be worn and adjusted in such a manner that driver's hands and/or arms cannot be extended outside of roll cage and/or frame rails. Arm restraints shall be combined with the driver restraint system such that the arm restraints are released with the driver restraints. Refer to manufacturer for instructions.

10.4 CREDENTIALS

Each driver must have a valid FIA International License subject to inspection by officials at any time.

All license applicants must be at least 16 years of age; minimum age for drivers in Top Fuel, Funny Car and Pro Stock is 18 years of age.

Drivers of the following type vehicles are mandated to have a valid FIA International Competition License.

	Type A Over 125"	Type B Up to 125"	Type C Bodied
Class 1	Top Fuel	Funny Car and Pro Mod	Pro Stock
Class 2	TMD	TMFC	-
Class 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Class 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

All license applicants are required to have a physical examination before making any test runs. Physical forms and license applications are available from the ASNs. (Physical expires every two years. License expires with physical.) Likewise, the vehicle used for test runs must be current with respect to rules and regulations for the class/license being applied for.

The holder of a licence in a particular class may race in slower classes of the same type (for example, a type A Class 1 licence holder is authorised to compete in A/2 and A/4). Moreover, any other FIA driver's licence may replace a Class 4 drag racing licence.

A new driver who has not previously held a Competition License will be given a special cockpit-orientation (blindfold) test, and will be required to make six runs under committee observation. All license applicants are required to have a physical examination before making any test runs. For complete instructions, see reverse of license application form (available from FIA ASN). A licensed driver who is driving a new car in the same class, but in which he has no previous experience, must make one moderate run before making a full, hard run. No extra runs will be provided to the driver at FIA Championship events. A driver who is upgrading or crossgrading (bodied category to/from open wheel category) is required to take the cockpit orientation test and make three runs (per license application instructions). A licensed driver may drive a car classed under his license limitation. He is prohibited to cross over to or from the long wheelbase category to short wheelbase, dragster to bodied etc., unless specifically licensed for each.

10.5 DRIVER RESTRAINT SYSTEMS

A quick-release, 3-inch (7.6 cm) driver restraint system meeting SFI Spec 16.1 is mandatory in all cars in competition required by the rules to have a roll bar or a roll cage (Permitted in all other

cage de sécurité (Autorisé dans toutes les autres classes). Le système de retenue du pilote doit porter une étiquette lisible de conformité à la Spéc. SFI 16.1 et être daté par le constructeur. Le système doit être revu tous les deux ans à partir de la date de fabrication. Tous les composants du harnais et ceinture de sécurité doivent avoir été conçus à l'origine pour être utilisés ensemble, et être produits par le même fabricant. Voir le Dessin 21 pour l'installation des harnais. Pour les voitures utilisant des sièges de série ou de type de série, on peut faire passer la sangle d'entrejambes devant le siège plutôt qu'au travers du siège. Seuls sont autorisés les modèles dont les cinq points de fixation peuvent être libérés en un seul mouvement. Lorsque les systèmes de retenue des bras sont portés avec un système de retenue utilisant un levier d'attache, une gaine de protection doit être installée pour empêcher le système de retenue des bras de desserrer accidentellement ce levier d'attache. Gaine de protection non nécessaire avec levier d'attache de type 'bec de canard'. Toutes les parties du harnais doivent être montées sur le châssis, la barre transversale ou une fixation renforcée, et être installées de manière à limiter le mouvement du corps du pilote aussi bien vers le haut que vers l'avant. Les ceintures de sécurité ne peuvent être enroulées autour des longerons inférieurs. Des boulons insérés dans la courroie de la ceinture de sécurité ne sont en aucun cas acceptables pour le montage. Vérifier les instructions du fabricant.

Les sangles en Y de Spéc. SFI 16.1 avec une date limite jusqu'au 12/2004 ne seront acceptées que pendant la période de deux années destinée à l'entretien des ceintures.

10.6 PROTECTION DE LA TETE

Dans toute voiture sur laquelle est installé un arceau de sécurité ou une cage de sécurité, prévoir derrière la tête du pilote une protection de tête rembourrée, conçue de manière à essayer d'éviter un syndrome cervical traumatique («coup du lapin») en cas de choc. L'arceau ou la cage de sécurité doit être rembourré à tout endroit pouvant entrer en contact avec le casque du pilote. Un rembourrage adéquat devrait permettre une compression d'environ 1/4 de pouce (6,35 mm), ou être conforme à la spéc. SFI 45.1. L'utilisation de joint d'étanchéité ou de matériaux similaires, minces et de faible résistance aux chocs, est interdite. Un arceau ou une cage de sécurité rembourrés ne sont pas acceptables à eux seuls en tant que protection de tête, à moins d'être à 4 pouces (10,2 cm) maximum du casque du pilote. Un siège comprenant un repose-tête rembourré est acceptable. Dessin 22

10.7 CASQUES ET LUNETES

Seuls les casques en conformité avec les standards cités sur la Liste Technique n° 25 de la FIA sont acceptés.

10.8 MINERVE / DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TETE

Doit être conçue pour la compétition et disponible dans le commerce. Deux types de minerve différents sont disponibles dans le commerce : le type circulaire à 360 degrés et le type «en fer à cheval» ; voir les Règlements de Classe pour le type spécifié. Une adaptation de la minerve au casque ainsi qu'au cou et à l'épaule du pilote est autorisée si elle est conforme aux recommandations du fabricant. Elle doit être portée conformément à celles-ci, et se conformer à la Spéc. SFI 3.3, selon les Règlements de Classe.

Le port d'un dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA sera obligatoire à partir du 1 janvier 2008 pour les épreuves de championnat, et du 1 janvier 2009 pour les autres épreuves internationales. Jusqu'à ces dates, son utilisation est recommandée, mais dans ce cas, seuls des dispositifs homologués par la FIA sont autorisés sans minerve. Voir Article 3 – Chapitre III – Annexe L.

10.9 OCCUPANTS

Personne d'autre que le pilote ne doit se trouver à bord d'une voiture pendant un run, à l'exception d'un copilote dont la présence est autorisée dans les voitures ET de 14 secondes et plus. Ce copilote doit être âgé d'au moins 16 ans. Lorsque la voiture (ou le «pick-up») de poussée est en action, tous ses occupants doivent être assis à l'intérieur. A chaque démarrage d'une voiture, que ce soit avec son propre démarreur, dans les stands, les voies de présentation, ou à tout autre endroit des installations de course, le siège du pilote doit être occupé par un pilote compétent, à moins que le coupleur ou la transmission ne soient retirés. Toute non-conformité sera un motif d'exclusion.

classes.). Driver restraint system must be clearly labeled as meeting SFI Spec 16.1 and be dated by manufacturer. System must be updated at two-year intervals from date of manufacture. All seat belt and shoulder harness hardware must be originally designed to be used with each other and produced by the same manufacturer. For harness installation, see illustration (Drawing 21). Cars using OEM or OEM-type seat may route crotch strap in front of seat instead of through seat. Only those units that release all five attach points in one motion are permitted. When arm restraints are worn with a restraint system that utilizes a «latch lever», a protective cover must be installed to prevent arm restraint from accidentally releasing the latch lever. Protective cover not required with 'duck bill' style latch lever. All harness sections must be mounted to the frame, crossmember, or reinforced mounting, and installed to limit driver's body travel both upward and forward. Seat belts may not be wrapped around lower frame rails.

Under no circumstances are bolts inserted through belt webbing acceptable for mounting. Check manufacturer's instructions.

SFI Spec 16.1 Y-type belts dated through 12/2004 will be accepted through the belts two-year service period only.

10.6 HEAD PROTECTOR

In any car where a roll bar, or roll cage is installed, a padded head protector must be provided at the back of the driver's head and constructed in an attempt to prevent whiplash upon impact. The roll bar or cage must be padded wherever it may come in contact with the driver's helmet. Adequate padding should permit approximately 1/4-inch (6.35 mm) compression or meet SFI spec 45.1. The use of weather stripping and similar thin or low impact resisting materials is prohibited. A padded roll bar or cage alone is not acceptable as a padded head protector unless it is within 4-inches (10.2 cm) of the driver's helmet. A seat that incorporates a reinforced head rest is acceptable. Drawing 22

10.7 HELMETS & GOGGLES

Only helmets in conformity with the standards listed on the current FIA Technical List n° 25 are accepted.

10.8 NECK COLLAR/HEAD RESTRAINT DEVICE

Must be commercially produced neck collar designed for racing. Two different types of collars are commercially available - a full 360-degree «donut» type or a pull-together «horseshoe» type - see Class Requirements for type specified. Modification according to manufacturer's recommendations, to fit helmet and driver's neck/shoulder spacing, permitted. Must be worn as per manufacturer's recommendations. Must meet SFI Spec 3.3 as per Class Requirements.

The wearing of an FIA-homologated head restraint device will be obligatory from January 1, 2008 for championship events, and from January 1, 2009 for other international events. Until those dates, the use of this device is recommended, but if used only FIA homologated devices are allowed, without neck collars. See Appendix L – Chapter III – Article 3.

10.9 OCCUPANTS

No more than one person is permitted in any car during any run, except one co-driver permitted in 14-second and slower ET cars; co-driver must be a minimum of 16 years of age. All occupants of push cars must be inside of car or pickup in a seated position while push car is in operation. Any time a car is started, whether in the pits, staging lanes, with self-starter, or anywhere else on the race facility, a competent driver must be in the driver's seat unless coupler or driveline is removed. Non-compliance is grounds for exclusion.

10.10 VETEMENTS DE PROTECTION

Les pilotes doivent avoir au minimum des vêtements de protection portant, selon leurs Règlements de Classe spécifiques, une étiquette de conformité aux norme suivantes :

3.2A/20	3.2A/15	3.2A/5 ou 1986 FIA PRO	3.2A/1 ou 1986 FIA
FC	TF		
TMFC	TMD	ET (7.50 - 9.99)	ET (10.00 - 11.99)

Excepté comme indiqué ci-dessous :

Toute «combinaison» comprend une cagoule, des gants et des bottes (combinaison 3.2A/20) ou des chaussures (combinaison 3.2A/15). La combinaison peut être d'une seule pièce, ou bien la veste et le pantalon peuvent être séparés dans le cas d'approbation SFI. Veste et pantalon doivent chacun porter une étiquette de conformité à la Spéc. SFI. L'intérieur des gants devra comporter une couche complète de Nomex. Les gants dont la paume en cuir n'est pas séparée de la main du pilote par une couche complète de Nomex sont interdits. Dans toutes les voitures à carrosserie ouverte et moteur à l'avant, les pilotes portant un casque «à face ouverte» doivent porter un masque facial avec respirateur et des lunettes de protection. Les pilotes de voitures à carrosserie ouverte doivent porter des gants ignifugés conformes à la Spéc. SFI 3.3. Voir Règlements de Classe.

Pilotes dans véhicules effectuant un run entre 9.99 (*6.39) et 7.50 (*4.50) à carrosserie ouverte (ou à carrosserie fermée sans cloison pare-feu en acier ou d'origine) et à moteur avant à protoxyde d'azote, à méthanol, à compresseur ou turbocompresseur, ou dans véhicules équipés d'une transmission automatique dans l'habitacle (transmission non recouverte d'un plancher) : veste et pantalon conformes à la Spéc. SFI 3.2A/15, gants et bottes ou chaussures conformes à la Spéc. SFI 3.3/5 obligatoires.

Le port de pantalons longs, de chaussures et de chaussettes est exigé pour tous les pilotes. Vêtements en nylon ou de type nylon et chaussures ouvertes interdits.

10.11 CEINTURES DE SECURITE

Toutes les voitures, qui selon le Règlement de Classe ne sont pas requises d'utiliser des harnais conformes à la Spéc. SFI 6.1, doivent être équipées d'une ceinture de sécurité pour le pilote, à desserrage rapide et d'un type agréé. Cette ceinture doit être fixée solidement au châssis, à la barre transversale ou à une barre de renfort de manière que toutes les fixations se trouvent directement alignées dans le sens de la traction. Les ceintures de sécurité ne peuvent pas être enroulées autour des longerons inférieurs (ou toute partie du cadre). Les fixations en acier fondu du type recommandé par la FAA, ou les fixations du type étrier sont acceptées. Si des plaques d'acier planes sont utilisées pour l'installation, elles doivent avoir au minimum 1/4 de pouce (6,35 mm) d'épaisseur et leurs bords doivent être arrondis afin de ne pas couper les ceintures de sécurité. Ces dernières ne peuvent en aucun cas être fixées par des boulons dans la courroie. Dans toutes les voitures à plancher en fibre de verre, une barre transversale en tube à section carrée d'une épaisseur de paroi d'au moins 2 pouces (5,1 cm) sur 2 pouces (5,1 cm) sur 0,083 pouce (2,1 mm) doit être installée entre les longerons pour une installation adéquate de la ceinture de sécurité du pilote.

Toutes les voitures en compétition nécessitant un arceau de sécurité, ou sur lesquelles une cage de sécurité a été installée, ou comme précisé dans les Règlements de Classe, doivent être équipées d'un système de retenue SFI 16.1 (Voir 10.5, SYSTEME DE RETENUE DU PILOTE).

11 - GENERALITES**11.1 PUBLICITE ET AUTRE MATERIEL / AFFICHAGES**

La FIA se réserve le droit de réglementer toute publicité ou autre élément figurant sur tout participant et sur la carrosserie de toute voiture ou transporteur participant à des épreuves de la FIA. Les participants et les véhicules pourront être exclus de la compétition et des installations des épreuves si la FIA juge qu'une publicité ou tout autre élément figurant sur une personne, un véhicule de course ou de service, dans la zone des stands ou en tout autre endroit, nuit aux intérêts de la FIA et à la discipline des dragsters.

Se référer aux Articles 209 à 211 du Code Sportif International.

10.10 PROTECTIVE CLOTHING

Drivers are required to have as minimum requirements protective clothing labeled as meeting the following standards as per specific Class Requirements:

3.2A/20	3.2A/15	3.2A/5 or 1986 FIA PRO	3.2A/1 or 1986 FIA
FC	TF		
TMFC	TMD	ET (7.50 - 9.99)	ET (10.00 - 11.99)

Except as outlined below.

All «suits» include a head sock, gloves and boots (3.2A/20 suit) or shoes (3.2A/15 suit). Suit can be one piece, or separate jacket and pants in the case of SFI approval. Jacket and pants must each be labeled as meeting SFI Spec. All gloves must have a full layer of Nomex inside the glove. Leather palm gloves without a full layer of Nomex separating leather from driver's hand prohibited. Drivers in all open-bodied front-engined cars with open face helmet must wear a breather style face mask and protective goggles. Drivers in all open-bodied cars must wear SFI Spec 3.3 fire-resistant gloves. See Class Requirements.

Drivers in 9.99 (*6.39) to 7.50 (*4.50) front-engine, open-bodied cars (or closed bodied without an OEM or steel firewall) with nitrous oxide, methanol, supercharged or turbocharged, or any car with an automatic transmission in the driver compartment (i.e., one without a floor over the transmission); jacket and pants meeting SFI Spec 3.2A/15, gloves, and shoes or boots meeting SFI Spec 3.3/5 mandatory.

All drivers are required to wear full-length pants, shoes, and socks. Nylon or nylon-type clothing and open-toe shoes prohibited.

10.11 SEAT BELTS

All cars not required by Class Requirements to use SFI Spec 16.1 driver restraint system must be equipped with an accepted quick release-type driver seat belt. Belts must be securely fastened to the frame, crossmember or reinforced mounting so that all fittings are in a direct line with the direction of pull. Seat belts may not be wrapped around lower frame rails (or any frame rail or crossmember). Steel castings of the type recommended by FAA, or U-bolt-type mounts are accepted. If used for installation, flat steel plates must be a minimum of 1/4-inch (6.35 mm) thickness and have rounded edges to prevent cutting seat belts. Under no circumstances can belts be installed with bolts through webbing. In all cars with fiberglass floors, a crossmember of minimum 2-inch (5.1 cm) x 2-inch (5.1 cm) x .083-inch (2.1 mm) wall thickness square tubing must be installed between frame rails for proper driver's seat belt installation. All cars in competition requiring a roll bar or when a roll cage has been installed or as outlined by Class Requirements, require a SFI 16.1 restraint system (See 10.5 DRIVER RESTRAINT SYSTEM).

11 - GENERAL**11.1 ADVERTISING AND OTHER MATERIAL/DISPLAYS**

FIA reserves the right to regulate any advertising or other material appearing on any participant and on the body of any car or transporter participating in FIA events. Participants and vehicles may be excluded from competition and from event facilities if, in FIA's discretion, any advertising or other material displayed on a person, race or support vehicle, or in a pit area or otherwise is not in the best interests of FIA and the sport of drag racing.

Refer to articles 209 to 211 of the International Sporting Code.

SECTION 9

PROCEDURES DE COURSE

- 1) **NUMEROS DE COMPETITION DE LA FIA**
Tous les concurrents sont tenus d'arborer un numéro de pilote permanent lors de toutes les épreuves de Championnat de la FIA. Ces numéros, disponibles à la FIA, sont fournis aux pilotes uniquement. Les coureurs doivent avoir un numéro séparé pour chaque catégorie éliminatoire. Dans les Championnats de la FIA, un pilote pourra utiliser un numéro de 1 à 10 correspondant à sa position d'arrivée dans le même Championnat l'année précédente.
- 2) **BURNOUTS**
Tous les burnouts avant la course sont limités aux zones désignées, et doivent n'utiliser que de l'eau. Si la voiture d'un concurrent tombe en panne pendant un burnout et ne peut faire demi-tour ou être poussée vers l'arrière, il n'est pas permis à son pilote de faire demi-tour sur la piste et de la reconduire jusqu'à la ligne de départ. Le franchissement de la ligne centrale pendant un burnout n'est pas un motif d'exclusion. Les burnouts à la flamme sont strictement interdits. Nul n'est autorisé à tenir ou toucher une voiture pendant un burnout.
Aux épreuves de Championnat de la FIA, Top Fuel, Funny Car et Pro Stock ont droit à deux (2) burnouts sur la ligne de départ, moteur en marche. Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car ont droit à un seul burnout sur la ligne de départ, moteur en marche. En ET, les limitations de burnout sont à la discrétion des Commissaires Sportifs de l'épreuve.
Après le burnout, la pulvérisation de l'admission avec un produit artificiel ou un agent de refroidissement est interdite.
- 3) **READY LINE**
Une fois dans la zone finale de présentation, toutes les procédures préalables à la course entreprises par l'équipe doivent être terminées. Aucun membre de cette équipe ne doit toucher au véhicule ou intervenir sur une quelconque fonction propre à ce véhicule lorsqu'il se trouve dans cette zone. Les procédures comme celles qui suivent doivent être terminées avant présentation du véhicule : alignement du véhicule après le burnout, retrait des sécurités de parachute, nettoyage des pneus, réglages du moteur / des injecteurs, verrouillage du toit ouvrant, réglages des barres "Wheelie", etc.
- 4) **PRESENTATION**
Lorsqu'une voiture atteint l'entrée des voies de présentation pour un run, elle doit être prête à démarrer et à concourir. Une fois que les véhicules des classes TF, FC, TMD et TMFC ont démarré et se sont rendus dans la zone de burnout, leurs moteurs ne peuvent plus être redémarrés.
Pour que la victoire d'un concurrent puisse être légitimée, sa voiture doit démarrer sans aide extérieure et se déplacer seule pour la présentation. Cette règle s'applique également aux runs simples. La présentation doit s'effectuer exclusivement avec son moteur. Il est interdit de pousser un véhicule pour le faire démarrer ou le présenter.
L'application ou l'utilisation de tout dispositif mécanique ou électronique permettant au pilote de s'assurer de la position de son véhicule par rapport à la ligne de départ est interdite. Seule l'inspection visuelle du matériel de la piste peut être utilisée pour s'assurer de la position du véhicule.
La pratique connue sous le nom de présentation avancée («deep staging») c'est-à-dire présentation avec le feu de pré-présentation, «pre-staged», éteint) est autorisée. LE DEPLACEMENT FINAL EN PRESENTATION, AVEC UTILISATION DU MOTEUR, DOIT SE FAIRE EN MARCHE AVANT DEPUIS LA POSITION PRE-PRESENTATION («pre-staged») JUSQU'À LA POSITION PRESENTATION («staged»)
Un laps de temps raisonnable sera accordé aux pilotes pour la présentation. La limite de temps sera déterminée à la seule et absolue discrétion du Starter Officiel. Une présentation non conforme aux instructions du Starter constitue un motif d'exclusion possible. Une fois une présentation correcte effectuée et le signal du départ donné par le Starter, il n'est pas permis de refaire une présentation. Le temps au run, même s'il s'agit d'un run simple, sera annulé si le pilote quitte la ligne de départ avant le déclenchement du système de départ.

SECTION 9

RACE PROCEDURES

- 1) **FIA COMPETITION NUMBERS**
All contestants are required to display a permanent driver number at all FIA Championship events. Numbers are issued to drivers only and are available from FIA. Racers must have a separate number for each eliminator category. In the FIA Championships, a driver may use a number from 1 to 10 corresponding to his finishing position in the same Championship the previous year.
- 2) **BURNOUTS**
All pre-race burnouts are restricted to designated areas, using water only. If a contestant's car should break on a burnout and cannot back up or be pushed back, it is not permitted to turn on the track and drive back to the starting line. Crossing the center line during a burnout is not an exclusion. Fire burnouts are strictly prohibited. No person is permitted to hold or touch cars during burnouts.

At FIA Championship events, Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, are permitted two (2) burnouts across the starting line under power. Top Methanol Dragster and Top Methanol Funny Car are permitted one burnout across the starting line under power. ET burnout limitations are at the discretion of the Stewards of the meeting.
After burnout, spraying of intake with any artificial spray or coolant prohibited.
- 3) **READY LINE**
Once in the final staging area, all pre-race crew procedures must be complete.
No crew member may touch or perform any function on the vehicle when in this zone.
Procedures such as the following must be completed prior to staging (ie: lining up vehicle after burnout; removing parachute pins; wiping tires; injector/engine adjustments; securing roof hatch; adjusting wheelie bars; etc).
- 4) **STAGING**
Once a car reaches the front of the staging lanes for a run, it must be prepared to fire and race. Vehicles in TF, FC, TMD and TMFC classes once started and having moved into the burnout area - may not re-start engines.

In order to be a legitimate race winner, a contestant's car must self-start and self-stage. This rule also applies to single runs. Staging must be done under the vehicle's own engine power. Push-starting or push-staging a vehicle is prohibited.

The application or use of any device, mechanical or electronic, that permits the driver to ascertain the position of their vehicle in relation to the starting line is prohibited. Only visual observation of track equipment may be used to ascertain the vehicle's position.

The practice referred to as «deep staging» (staging with the «pre-staged» light out) is permitted. THE FINAL STAGING MOTION, USING APPLIED POWER, MUST BE IN A FORWARD MOTION GOING FROM PRE-STAGED TO STAGED POSITION.

A reasonable amount of time will be permitted for drivers to stage. The time limit will be determined in the sole and absolute discretion of the Official Starter. Failure to stage upon the Starter's instructions is possible grounds for exclusion. After proper staging and receiving the Starter's signal to go, it is not permitted to re-stage for a second time. Any driver leaving the starting line before the start system is activated, including drivers on a single run, will have their time disqualified for the run.

5) SYSTEME DE DEPART

Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car utilisent l'Arbre «Pro Start» de la FIA à trois feux oranges. Ces trois feux oranges sont actionnés simultanément, avec un délai de 4/10 de seconde avant le feu vert.

6) QUALIFICATIONS

Afin que la tentative de qualification puisse être officialisée, toutes les voitures doivent démarrer sans aide extérieure et se déplacer seules pour la présentation. Lors d'une épreuve donnée, un concurrent ne peut piloter plus d'une seule voiture dans la même catégorie. Pour toutes les catégories de compétition, y compris les classes ET, un véhicule individuel ne peut être utilisé pour un engagement multiple. Les véhicules doivent rester dans la catégorie où ils ont été engagés, avec un pilote inscrit pour la durée de l'épreuve.

Les Commissaires Sportifs de l'épreuve ont la latitude d'autoriser des changements de pilote ou de véhicule, mais seulement aux conditions suivantes :

- 1) Le pilote de remplacement doit être en possession des documents requis.
- 2) Le pilote d'origine est retiré de la compétition et il ne peut pas être réintégré.
- 3) Tous les temps réalisés lors des précédentes épreuves sont annulés pour les véhicules et pilotes concernés.
- 4) Les changements doivent être effectués, et le pilote doit se re-qualifier, pendant l'horaire normal de l'épreuve, tel qu'affiché. Aucun changement n'est permis une fois les qualifications terminées.
- 5) Les équipes sont autorisées à effectuer un seul remplacement de pilote par épreuve.

Le directeur de l'épreuve a la latitude d'autoriser un pilote à utiliser un véhicule de remplacement, mais seulement aux conditions suivantes :

- 1) Le véhicule d'origine est retiré de la compétition et il ne peut pas être réintégré.
- 2) Le véhicule de remplacement ne peut pas avoir été utilisé par un autre concurrent lors de la même épreuve.
- 3) Le véhicule de remplacement doit être entièrement certifié et doit passer avec succès des vérifications techniques avant la suite de la compétition.
- 4) Le pilote doit rester dans la catégorie et dans la classe éliminatoires où il s'est inscrit à l'origine.

5) E.T. et Advanced E.T. :

Tous les temps réalisés lors des précédentes épreuves sont annulés pour les véhicules et pilotes concernés. Les changements doivent être effectués, et le pilote doit se re-qualifier, pendant l'horaire normal de l'épreuve, tel qu'affiché. Aucun changement n'est permis une fois les qualifications terminées.

TMFC, TMD PRO, FC and TF :

Le pilote conserve les temps qualificatifs et sa position au classement tels qu'affichés lorsqu'il pilotait le véhicule initialement engagé. Les véhicules de remplacement peuvent être utilisés au cours de toute séance de qualifications restantes ou au début des éliminatoires. Une fois les éliminatoires en cours, dans le respect de l'horaire normal, les véhicules de remplacement ne sont pas autorisés dans les manches suivantes.

- 6) Les runs de contrôle pour les véhicules de remplacement ne sont pas prévus.
- 7) Les équipes sont autorisées à effectuer un seul remplacement de véhicule par épreuve. Si la météorologie ou d'autres retards d'épreuve devaient perturber la rotation de voie annoncée des runs de qualifications, les Commissaires Sportifs de l'épreuve pourront ré-affecter les voies comme nécessaire pour les runs restants. Le maximum sera fait pour permettre aux concurrents des qualifications de courir dans chaque voie. Si un ou plusieurs pilotes, pour des raisons indépendantes de sa/leur volonté, ne peu(ven)t effectuer un run de qualification valable, les Commissaires Sportifs de l'épreuve auront alors la possibilité, à leur seule discrétion, d'inscrire ce(s) pilote(s) sur la liste des qualifications à la suite de tous les autres pilotes qualifiés. Si plus d'un pilote se trouvent dans ce cas, l'ordre de leur inscription dépendra du nombre de points marqués jusque là. Une situation de ce type peut

5) STARTING SYSTEM

Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster, and Top Methanol Funny Car utilize the three-amber «Pro Start» FIA Tree. All amber lights are activated simultaneously, with a four-tenths of a second delay to green.

6) QUALIFYING

In order to constitute an official qualifying attempt, all cars must self-start and self-stage. A contestant cannot drive more than one car in the same category at the same event. For all categories of competition, including ET classes, an individual vehicle cannot be used for multiple entry. Vehicles must remain in the same category entered, with one registered driver for the duration of the event.

The Stewards of the meeting have the option of allowing driver or vehicle changes, but only under the following conditions:

- 1) Replacement driver must have proper credentials.
- 2) The original driver is withdrawn from competition and cannot be reinstated.
- 3) All previous event times are voided for the vehicles and drivers involved.
- 4) Changes must be made and driver must re-qualify during the normal schedule, as posted, for the event. No changes are permitted after qualifying has been completed.
- 5) Teams are limited to one replacement driver action per event.

The event director has the option of allowing a driver to utilize a replacement vehicle, but only under the following conditions:

- 1) The original vehicle is withdrawn from competition and cannot be reinstated.
- 2) Replacement vehicle cannot have been utilized by any other contestant at the same event.
- 3) Replacement vehicle must be fully certified and must pass technical inspection prior to continuation of competition.
- 4) Driver must stay within original eliminator category and class entered.

5) E.T. and Advanced E.T.:

All previous event times are voided for the vehicles and drivers involved. Changes must be made and driver must re-qualify during the normal schedule, as posted for the event. No changes are permitted after qualifying has been completed.

TMFC, TMD PRO, FC and TF:

Driver retains qualifying times and standings as posted while driving the original entered vehicle. Replacement vehicles can be utilized during the course of any remaining qualifying sessions or for the start of elimination completion. Once eliminations are in progress, under normal scheduling, replacement vehicles are not permitted for subsequent rounds.

- 6) Check out runs for replacement vehicles are not available.
- 7) Teams are limited to one replacement vehicle action per event. If weather conditions or other event delays should disrupt the posted lane rotation for qualifying runs, the Stewards of the meeting have the option of reassigning lanes as necessary for remaining runs. Every effort will be made to see that qualifying contestants have the opportunity to run in each lane. If a driver or drivers, due to circumstances beyond their control, cannot make a valid qualifying run, then the stewards of the meeting have the option, at their sole discretion, of placing that driver or drivers onto the qualifying list following all other qualified drivers. If there are more than one such driver, then the order in the qualifying list will be determined by current point standings. Such a situation can occur if there is an error in the timing system during a qualifying attempt,

se présenter en cas d'erreur de chronométrage lors d'un essai qualificatif, dans le cas où un pilote se verrait contraint d'interrompre son run en raison d'un autre pilote qui aurait perdu le contrôle de son véhicule sur la voie opposée, où en cas de conditions météorologiques défavorables.

7) ECHELLES

Les jumelages de catégories sont fondés sur des tables «en Echelle» établies par la FIA. Les temps écoulés qualificatifs déterminent les positions sur l'échelle (plateaux de TF, FC, PRO, TMD, TMFC de 16 voitures lors d'Epreuves de la FIA; exemple : 1 contre 16 ; 2 contre 15 ; 3 contre 14 ; 4 contre 13 ; 5 contre 12 ; 6 contre 11 ; 7 contre 10 ; et 8 contre 9). Une fois établis, les jumelages ne sont pas modifiés à moins que la FIA ne détermine que la modification est suffisamment justifiée. Si le plateau est incomplet, par exemple si 14 voitures sont engagées pour un plateau de 16 voitures, une échelle de 14 voitures et non de 16 sera utilisée.

8) RUNS SIMPLES

Lorsqu'un pilote effectue un run simple, il est considéré comme gagnant une fois qu'il a fait la présentation et reçu le signal du départ, ou il est déclaré vainqueur par le starter officiel. Si un pilote franchit la ligne de démarcation pendant un run simple, le temps écoulé est annulé pour la détermination du choix de la voie.

9) REMPLACANTS

Dans le but de toujours récompenser le qualifié le plus rapide, l'intervention des remplaçants se fera comme suit : le premier remplaçant sera positionné de manière à concourir avec l'adversaire le plus lent rendu disponible par la non-participation du qualifié d'origine à la première manche, le second remplaçant concourra avec la seconde voiture la plus lente, et ainsi de suite, jusqu'à ce que l'échelle soit complète ou que des positions sur l'échelle aient été assignées à tous les remplaçants. La règle du «break» prévoyant le remplacement de voitures ne pouvant concourir par des voitures précédemment éliminées n'est pas appliquée aux épreuves de la FIA.

Une fois les qualifications terminées et une échelle établie, les jumelages ne seront pas modifiés. Cependant, si une voiture et un pilote qualifiés sont dans l'impossibilité de participer à la première manche qualificative s'ils n'atteignent pas la boîte à eau, ils seront remplacés par une autre voiture et un autre pilote. Le pilote non-qualifié le plus rapide prendra le premier espace disponible, le deuxième pilote non-qualifié prendra l'espace disponible suivant et ainsi de suite. Cela se fait à la seule discrétion du Directeur de Course de l'épreuve. Les points et récompenses en liquide de la première manche seront conservés par le pilote qualifié. Sa voiture devra se trouver sur les lieux de la course au moment où la première manche commence.

Les récompenses payées au pilote qualifié d'origine seront déduites des récompenses en liquide versées aux remplaçants. Si un pilote remplaçant est intégré à une épreuve reportée à la place d'un pilote qualifié qui ne revient pas, ce remplaçant recevra tous les points et les récompenses en liquide pour la manche.

10) CHOIX DE VOIE

Dans les catégories Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Funny Car et Top Methanol Dragster, le choix de la voie est déterminé par les temps écoulés. Le pilote ayant réalisé le meilleur ET qualificatif obtient le choix de la voie dans la première manche, choix qui au cours des manches suivantes ira au pilote ayant réalisé l'ET le plus bas lors de la manche précédente. Dans toutes les autres catégories, le choix de la voie est joué à pile ou face par les concurrents, ou bien par affectation de voie au hasard.

11) EXCLUSION, SUSPENSION, DISQUALIFICATION

Exceptionnellement, il peut arriver lors d'une épreuve de la FIA que deux voitures soient exclues pendant la même course éliminatoire. Dans la plupart des cas, les deux concurrents en faute seront exclus. Exemples de situations justifiant une exclusion : deux pilotes quittant la ligne avant le déclenchement du système de départ, ou franchissant les lignes de démarcation.

Si un pilote reçoit un feu rouge de faux départ, et si son adversaire franchit la ligne de démarcation de la voie, cette dernière infraction

if the driver is forced to abort the run due to another driver losing control of his vehicle in the opposite lane, or in the event of adverse weather conditions.

7) LADDERS

Category pairings are based upon established FIA «Ladder» charts. Qualifying elapsed times determine ladder positions (16-car TF, FC, PRO, TMD, and TMFC fields at FIA Events, example: 1 vs 16; 2 vs 15; 3 vs 14; 4 vs 13; 5 vs 12; 6 vs 11; 7 vs 10; and 8 vs 9). Once established, pairings are not changed unless FIA determines there is adequate justification for a change. In situations where fields are not filled, such as 14 cars entering for a 16-car field, a 14-car ladder would be utilized, not a 16-car ladder.

8) SINGLE RUNS

In situations where a driver is making a single run, he is considered the winner once he stages and receives the start signal, or is declared the winner by the official starter. If a competitor crosses the boundary line on a single run, the elapsed time is voided for lane choice determination.

9) ALTERNATES

In an attempt to always reward the quicker of the qualifiers, the insertion of alternates is as follows: The first alternate will be positioned to race the slower of the opponents made available by original qualifiers' failure to appear in round one, the second alternate will race the next slowest car, and so on, until either the ladder is complete or all alternates have been assigned ladder positions. The «break» rule for substitution of once-eliminated cars for cars which subsequently can't compete is not used at FIA events.

Once qualifying has been concluded and a ladder has been established, pairings will not be changed. However, should a qualified car and driver be unable to make the first round of eliminations (not reach the beach box), an alternate will be inserted in their place. The quickest non-qualifier will take the first available space, the second quickest non-qualifier the next available space and so on. When and if this happens is at the sole discretion of the Clerk of the Course of the meeting. First round points and cash awards will be kept by the qualified driver. His car must be on the race track premises at the time the first round commences.

The awards paid to the original qualifier will be deducted from the cash awards paid to the alternates. If an alternate driver is inserted into a rescheduled event for a non-returning qualifier, the alternate will receive full round points and cash awards.

10) LANE CHOICE

In the Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Funny Car and Top Methanol Dragster categories, lane choice is determined by elapsed times. The driver with the better qualifying ET gets first-round lane choice, and in subsequent rounds, lane choice goes to the driver with the lower ET in the previous round. In all other categories, competing drivers are to determine lane choice by a coin flip, or by random draw lane assignment.

11) EXCLUSION, SUSPENSION, DISQUALIFICATION

One of the rarities at an FIA event is the situation in which two cars are excluded during the same elimination race. In most cases, both offending contestants are excluded. Those situations include: both drivers crossing the boundary lines, or both drivers leaving the line before the start system is activated.

Should a driver receive a red-light foul start, and the opposing driver cross the lane boundary line, the latter infraction would

sera considérée comme la plus grave et l'exclusion du pilote ayant commis le faux départ sera annulée. Pour la détermination des infractions à l'interdiction de franchissement des lignes de démarcation des voies, il est estimé qu'il y a exclusion lorsque toute portion d'un pneu franchit complètement la surface de la ligne peinte. Dans les cas où les deux adversaires franchissent la ligne centrale ou extérieure, les deux pilotes seront exclus. Lorsque des lignes de démarcation multiples sont utilisées, la ligne immédiatement adjacente à la voie de compétition des concurrents sera utilisée comme référence. Chaque fois qu'il est jugé qu'un freinage excessif a entraîné une perte de contrôle de nature à entraîner le contact avec la glissière de sécurité ou les fixations des feux, ou le franchissement des lignes de démarcation centrales - Y COMPRIS UNE FOIS PASSEE LA LIGNE D'ARRIVEE -, le concurrent sera exclu. Le franchissement délibéré des lignes de démarcation pour quitter la piste ou pour éviter de répandre des débris sur la piste ne constitue pas un motif d'exclusion.

Autres motifs d'exclusion, d'amende, de suspension et/ou d'expulsion :

- 1) contact avec la glissière de sécurité, les barrières, ou tout autre élément permanent de la piste (si des cônes de caoutchouc sont utilisés, ils sont considérés comme auxiliaires visuels et non comme éléments permanents) ;
- 2) une conduite non sportive, des propos déplacés, ou un comportement préjudiciable à la compétition ;
- 3) toute condition de véhicule jugée dangereuse ou inéquitable, ou tout mauvais état de fonctionnement. Si, pour quelque raison que ce soit, un pilote est exclu en compétition avant le départ effectif de la course, son exclusion ne pourra pas être annulée.

Tout pilote et/ou membre de l'équipage des stands trouvé sous l'influence de boissons alcooliques ou de drogues, de quelque quantité que ce soit, sera mis hors course. Cette infraction constitue un motif de suspension, d'amende et/ou de révocation des privilèges de compétition.

Nonobstant toute autre disposition de la présente Annexe, la participation à tout programme organisé par ou en collaboration avec la FIA présuppose de bénéficier de la confiance de la FIA. Toute personne trouvée coupable d'un délit lié aux drogues fera l'objet de telle et absolue discipline que la FIA jugera appropriée à sa seule et absolue discrétion, y compris mais non exclusivement, l'expulsion immédiate de la FIA et le retrait de la confiance dont elle jouissait auprès de celle-ci. Cette personne pourra être exclue immédiatement de tous les programmes de la FIA et, si la FIA le juge bon, perdra ses droits à tous titres, prix en espèces ou autres récompenses ne lui ayant pas encore été attribués. Par ailleurs, toute récompense annuelle qui pourrait être accordée pourrait dépendre du maintien de la confiance de la FIA au cours de l'année suivant cette récompense, si la FIA le juge bon. D'autre part, quiconque faisant l'objet de poursuites pour un délit lié aux drogues pourra se voir accorder ces récompenses sur une base conditionnelle ; cette personne ne pourra pas bénéficier de récompenses annuelles de prix en espèces à moins et jusqu'à ce qu'elle ne soit pas jugée coupable de ce délit pendant l'année suivant l'attribution de ces prix, si la FIA le juge bon.

En ce qui concerne les pénalités, réclamations et appels, se référer au Code Sportif International de la FIA, chapitres 11, 12 et 13.

12) PROCEDURES D'HOMOLOGATION INTERNATIONALE DES RECORDS

Pour les performances réalisées lors des courses de dragsters, la norme d'excellence est le Record International de la FIA. Ce record est établi au cours de toute la saison, dans des conditions contrôlées, lors d'épreuves d'homologation agréées. Chaque run d'homologation se déroule dans des conditions d'examen scrupuleux des procédures de départ, de course, d'arrivée, et de chronométrage. Chaque voiture est minutieusement inspectée pour déterminer sa conformité aux exigences de classe ; elle est notamment soumise à des vérifications de poids, de cylindrée, des limitations mécaniques et, s'il y a lieu, de carburant. Dans un sport où les records jouent un rôle aussi vital, toutes les précautions sont prises pour garantir leur précision et leur validité. Afin d'assurer la validité de chaque nouveau record, une performance de confirmation s'approchant de moins d'1 % du nouveau record est exigée lors de la même épreuve. Si deux runs dépassent le record existant mais ne sont pas à moins

prevail and the driver committing the foul start would be reinstated. In determining lane boundary crossing violations, it is considered an exclusion when any portion of a tire completely crosses the painted line surface. In cases where both opponents cross the center line or outside line, both drivers will be excluded. In situations where multiple boundary lines are utilized, the line directly adjacent to the competitors racing lane will be used for reference. Anytime it has been judged that excessive braking has resulted in the loss of control as to cause contact with the guardrail, light fixtures, or crossing the center boundary lines - INCLUDING PAST THE FINISH LINE - the contestant will be excluded. Intentional crossing of boundary lines to leave track or avoid depositing debris on track is not grounds for exclusion.

Additional grounds for exclusion, fines, suspensions, and/or expulsions are:

- 1) contact with guardrail, barriers, or any other track fixture (rubber cones when used are considered visual aids, not fixtures);
- 2) unsportsmanlike conduct, improper language, or conduct detrimental to racing;
- 3) any condition considered unsafe, unfair, or out of order. If a driver is excluded during competition for any reason prior to the actual start of a race, he cannot be reinstated.

Any driver and/or pit crew member found to be under the influence of alcoholic beverages or drugs, regardless of amount, will be ejected from the event. Such a condition is cause for suspension, fine and/or revocation of competition privileges.

Notwithstanding any other provision of this Appendix, participation in any program conducted by or in conjunction with FIA is conditioned upon being in good standing with FIA. Any person found guilty of drug related offenses is subject to such disciplinary action as FIA shall determine appropriate in its sole and absolute discretion, including but not limited to immediate expulsion from FIA and a termination of his/her good standing. Such person may be immediately excluded from all FIA programs and may not be eligible for titles, prize money or other awards which have not already been bestowed, as shall be determined by FIA. Further, any annual awards which might be granted may be made contingent upon maintaining good standing with the FIA through the year following the annual award, if so determined by FIA. Further still, any person who shall be facing prosecution for a drug related offense may be granted such awards on a contingent basis and may not be eligible for annual awards of prize money unless and until he/she shall not have been found guilty for such offenses during the year following the award of such prizes if so determined by FIA.

Refer to FIA International Sporting Code, chapters 11, 12 and 13 regarding penalties, protests and appeals.

12) INTERNATIONAL RECORD PROCEDURES

The standard of excellence of performance in drag racing is the FIA International Record. These records are established under controlled conditions at authorized record events throughout the season. FIA's official International Records program is conducted at each of the FIA Championship events. Each record run is made under close observation of starting procedures, running, finish, and timing. Each car is thoroughly inspected to determine its compliance with class requirements, including weight, engine displacement, mechanical limitations, and fuel checks where necessary. In a sport where records play such a vital role, every effort is made to maintain their accuracy and validity. In order to insure the validity of all new records, a backup performance of within one percent of the new mark is required at the same event. In the event that two runs exceed the existing record but are not within one percent of each other, the quicker time or faster speed will be acceptable as the backup for the slower time, which will

d'1 % l'un de l'autre, le temps le plus rapide ou la vitesse la plus élevée seront acceptables comme confirmation du temps le plus lent ou de la vitesse la moins élevée, qui constitueront le nouveau record.

Les records de temps écoulé seront homologués et listés au millième de seconde. Les records de vitesse seront mesurés au centième de mile par heure. Si, lors d'une même épreuve, deux concurrents sont ex aequo au millième de seconde près pour le record du temps écoulé, on recherchera, pour les départager, qui a effectué le mile par heure le plus rapide pendant ce run. S'ils sont encore ex aequo, le record du run appartiendra à celui qui l'aura établi le premier. Même chose en cas d'ex aequo lors d'une course ultérieure. De même, si deux concurrents sont ex aequo pour le record de vitesse, ils seront départagés par le temps écoulé le plus rapide lors du run ayant établi le nouveau Record International de la FIA. Les Dragsters/Funny Cars professionnels et Top Methanol peuvent établir des records de vitesse indépendamment des records du temps écoulé ; les records peuvent être établis jusqu'à ce que le pilote soit éliminé de la compétition ; les runs précédents sont admis comme confirmation d'un record à 1 % près. Il est interdit aux concurrents d'établir des records avec un véhicule puis de concourir dans les éliminatoires avec un autre véhicule. Seul le pilote détenant le record à l'issue de l'épreuve se verra attribuer le record. Un record établi puis perdu au cours de la même épreuve ne sera pas reconnu.

13) MATERIEL DE CHRONOMETRAGE

Un système complet de chronométrage électronique est exigé, incorporant la possibilité de handicap, le détail des Temps Ecoulés (E.T.) et les Vitesses Terminales pour chaque voie, avec des précisions de 0,001 seconde et 0,016 km/h (0,01 mph) respectivement.

Un système de départ complet de type «Arbre de Noël» doit être utilisé, avec trois feux orange.

- a) Faisceau de Pré-présentation : Situé à 17,8 cm (7 pouces) avant le Faisceau de Présentation. Son seul but est d'indiquer au concurrent que la roue avant du véhicule approche du Faisceau de Présentation.
- b) Faisceau de Présentation : Situé à 40,6 cm (16 pouces) avant le Faisceau de Garde, il indique que le véhicule est dans la position correcte pour le départ. Le Feu de Présentation devrait se déclencher lorsque le bord avant de la roue avant du véhicule franchit le Faisceau de Présentation. Le Faisceau de Présentation sert également à déclencher les chronomètres de Temps Ecoulé (E.T.) lorsque la roue franchit le faisceau, et il déclenche le feu rouge de «faux départ» si la roue franchit ce faisceau avant l'apparition du feu vert.
- c) Faisceau de Garde : Assure que le mouvement du véhicule requis pour quitter le Faisceau de Présentation («roll out») ne soit pas excessif. Si le Faisceau de Garde est franchi en même temps que le Faisceau de Présentation, et que la séquence de départ a été mise en action, les chronomètres et le feu rouge de «faux départ» seront déclenchés si le feu vert n'apparaît pas.
- d) Faisceau de Ligne d'Arrivée : Le Faisceau de Temps Ecoulé (E.T.) est situé sur la Ligne d'Arrivée.
- e) Mouchards de Vitesse : Ils sont situés à 20,12 mètres (66 pieds) avant et sur la Ligne d'Arrivée dans chaque voie.
- f) Hauteur des Cellules Photoélectriques : Idéalement, les sources lumineuses devraient être montées aussi près que possible du niveau de la surface de la piste, le filament étant en position verticale. Le mouvement du véhicule requis pour quitter le Faisceau de Présentation («roll out») sur la Ligne de Départ devrait être le même pour les deux voies, et tous les faisceaux devraient être parallèles.

stand as the new record.

Elapsed time records will be recorded and listed to the thousandth of a second. Speed records will be to the hundredth of a mile-per-hour. If two contestants tie for the elapsed time record to the thousandth of a second at the same event, the tie-breaker will be the fastest mile-per-hour reading for the run that established the record. In the event a tie still exists, the contestant accomplishing the record run earlier in the event will be awarded the record. If the record is tied at a later race, the record will stay with the driver who set it first. Similarly, if two contestants tie for the speed mark, the tie-breaker will be the quickest elapsed time on the run that established the new FIA International Record. Professional and Top Methanol Dragster/Funny Car may set speed marks independent of elapsed time record; records may be set until the driver is eliminated from further competition; previous runs permitted as one-percent record backup. A contestant cannot set records with one vehicle, then compete in eliminations with another vehicle. Only the driver holding the record at the conclusion of the event will be credited with the record. A driver setting and then losing a record at the same event will not receive credit for establishing a record.

13) TIMING EQUIPMENT

A full electronic timing system is required, incorporating a handicap facility, individual Elapsed Time and Terminal Speed details for each lane, accurate to .001 second and .01 mile per hour (.016 km/h) respectively.

A full «Christmas Tree» starting system should be used, with three amber lights.

- a) Pre-Stage Beam: Located 7 inches (17.8 cm) before the Stage Beam. Its only purpose is to show the competitor that the vehicle's front wheel is approaching the Stage Beam.
- b) Stage Beam: Located 16 inches (40.6 cm) before the Guard Beam, it indicates that the vehicle is in the correct position for the start. The Stage Light should activate when the leading edge of the vehicle's front wheel breaks the Stage Beam. The Stage Beam also serves to start the ET timers as the wheel clears the beam, and activates the red «foul» light in the event of the wheel clearing that beam prior to the green light showing.
- c) Guard Beam: Ensures that no vehicle has an excessive amount of roll-out (movement required to leave the Stage Beam). If the Guard Beam is broken at the same time as the Stage Beam, and the starting sequence has been initiated, the timers and the red «foul» light will be activated if the green light is not showing.
- d) Finish Line Beam: The Elapsed Time Beam is located at the Finish Line.
- e) Speed Traps: These are located 66 feet (20.12 m) prior to and at the Finish Line in each lane.
- f) Photocell Heights: Ideally, light sources should be mounted as close as possible to the level of the track surface with the filament in the vertical position. The roll-out at the Start Line should be equal for both lanes, and all beams should be parallel.

ANNEXE – CARBURANT POUR PRO STOCK

Le seul carburant autorisé est le suivant, fabriqué par VP Racing Fuels, Inc. of San Antonio, Texas, U.S.A. :
- VP SVO-5

APPENDIX – FUEL FOR PRO STOCK

The only fuel authorised is the following, manufactured by VP Racing Fuels, Inc. of San Antonio, Texas, U.S.A. :
- VP SVO-5